

27th March 1963] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

அளவில் ரூபாய் 15 லட்சம் தான் செலவு செய்யப்படுகிறது. இந்த ஆண்டில் வட்டார வளர்ச்சிக்காகவும் சேர்ந்து 2 லட்சம் ரூபாய் அதிகம் கோரி இருக்கிறோம்.

மற்றபடி இந்த இரும்புக்கனி பரிசீலனை செய்வதற்கு ஏற்பட்ட செலவைப் பற்றி எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு வேண்டிய வேலை செய்யப்பட்டு வருகிறது. செலவு இன்னும் முழுதும் செய்யவில்லை. ஓரளவு ஏற்பட்ட செலவுக்குப் பணம் கொடுத்திருக்கிறோம். மேலும் பணம் கொடுக்கவேண்டும். அதற்கு ஒப்புக் கொண்டும் இருக்கிறோம். வேலை நடந்துக் கொண்டிருக்கிறது. கொடுக்க வேண்டியதைக் கொடுக்கத்தான் இந்த மன்றத்தின் அங்கீகாரம் கோரப்படுகிறது.

புலவர் கோவிந்தன் அவர்கள் வடாற்காடு மாவட்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தைப் பற்றிக்கூட சொல்ல விரும்புகிறேன். வாய்க்கால்கள் மராமத்து வேலைகளை பஞ்சாயத்து யூனியன் மூலமாக இப்போது கவனிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு முன்பு மத்திய அரசாங்கம் எவ்வளவு அனுமதித்து இருக்கிறார்களோ அதற்கு மேலும் அவர்கள் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். முக்கியமாக நெருக்கடி நிலையை ஒட்டி, சிறிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களைப் பெருக்க ஒதுக்கிய பணத்திற்கு மேலும் தருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிகம் செலவு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. முன்பே நாம் ஓரளவு எதிர்பார்த்துப் பணம் ஒதுக்க வில்லை என்றாலும் மேலும் செலவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இப்போது நீர்ப்பாசன இனத்திலும் பணம் கோரியிருக்கிறோம்.

புலவர் கோவிந்தன் அவர்கள் செய்யாறு அணையப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அது வேறு விஷயம். அதுவும் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் இப்போது மானியம் கோரப்படுகிற மதிப்பீடுகளைப் பொறுத்த மட்டில் இதெல்லாம் அவசியமான செலவு. மேலும் மேலும் மக்கள் நலன்களைப் பெருக்கக்கூடிய செலவு. நெருக்கடி நிலைமையை சமாளிக்கும் செலவு. எதிர்பாராத செலவு என்றாலும் அவசியமான, அவசரமான செலவு என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

VII.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1962-63—cont.

DEMAND NO. XXX. ROAD TRANSPORT SCHEMES, DEMAND NO. XLIII.
CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, on the recommendation of the Governor, I move:—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 4,61,90,700 under Demand No. XXX Road Transport Schemes.”

SRI RAMA ARANGANNAL: Sir, I move the following cut motion:—

“That the allotment of Rs. 4,61,90,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: On the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,33,82,000 under Demand No. XLIII—Capital Out lay on Road Transport Schemes.”

[27th March 1963]

SRI V. KRISHNAMOORTHY : Sir, I move the following cut motion—

“ That the allotment of Rs. 1,33,82,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER : The Demands and the cut motions are before the House for discussion.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னை ரோடு-போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமான அறிக்கை ஒன்று கனம் அங்கத்தினர்கள் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அறிக்கையிலே போதுமான அளவு விவரங்கள் எல்லாம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் பொதுவாக சில விளக்கங்களை ஆரம்பத்திலேயே கூறிவிட்டால் பல தவறான அபிப்பிராயங்கள் சொல்வதற்கு இடமில்லாமலிருக்கலாம் என்ற எண்ணத்தினால்தான் ஆரம்பத்திலேயே சில விளக்கங்கள் கொடுக்க விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் துறையிலே நடத்துகின்ற இந்தத் தொழிலுக்கும் தனியார் துறையிலே இந்தத் தொழிலை நடத்துவதற்கும் கணக்குகள் வைப்பதிலே பல வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. அந்த வித்தியாசங்களைப் புரிந்து கொள்ளாத காரணத்தினால்தான் ஓரளவு குழப்பங்கள் உண்டாகின்றன. சென்னை ராஜ்யத்திலே, முதலாவதாக சென்னை நகரத்திலே இருக்கின்ற பஸ்கள் மாதிரிமே தேசிய மயமாக்கினோம். அதன் பிறகு அவற்றைப் பழுது பார்க்க வேண்டும், பராமரிக்க வேண்டும் என்பதற்காக ஓர்க்ஷாப் ஒன்று வைத்தோம். அந்த ஓர்க்ஷாப்பை இன்னும் பாடிகள் கட்ட உபயோகப்படுத்த வேண்டுமென்று விரிவுபடுத்தினோம். முதலிலே தேசிய மயமாக ஆக்கிய பஸ்களுக்குமெல்லாம் கணக்கு வைத்திருக்கிறோம். மேலும் சில பஸ்கள் 1956-ம் வருஷத்தில் ஸ்டேட் இன்டிக்ரேஷன் ஆனபோது நமக்குக் கிடைத்தன. கன்னியாகுமரியிலிருந்து சில பஸ்கள் கிடைத்தன. அதிலிருந்து ஏற்பட்ட லாப நஷ்டக் கணக்குகளைத் தனியாக வைத்திருக்கிறோம். காரணம் என்னவென்றால், பலவிதமான கணக்கு மாறுபாடுகள் எல்லாம் இன்றைக்குச் சர்க்கார் செய்யவேண்டியிருக்கும். அதனால் இதையும் தனியாக வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் சர்க்கார் துறையை எடுத்துக் கொண்டால் வரவு செலவு கணக்குப் பூராவும் ஒன்றுதான். லாப நஷ்டக் கணக்கு என்று பார்க்கும்போது, சர்க்கார் பஸ் துறையிலே எவ்வளவு வருமானம் வந்திருக்கிறது, எவ்வளவு செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது, நிகர வருமானம் என்ன என்றுதான் நாங்கள் பார்ப்பது. அதிலும் புதிதாக லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களெல்லாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். சென்னையிலிருந்து ஆரம்பித்து ஓடுகிற லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களின் கணக்குகளை சென்னையில் ஓடும் பஸ்களின் கணக்குகளுடன் சேர்த்திருக்கிறோம். கன்னியாகுமரியிலிருந்து கோயம்புத்தூர் போகிற பஸ்களை கன்னியாகுமரியில் ஓடும் பஸ்களின் கணக்குகளில் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். சொல்லப்போனால், கணக்கு வேறுபாடு ரெவின்யூ கணக்கு ‘Booked in different heads’ என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். இந்தத் துறையில் பார்த்தால் நம்முடைய மொத்த வரவு செலவுகள் நன்றாக, விவரமாகப் புரியும். இரண்டாவது தனியார் துறையிலே லாபம் வந்தால் அந்த லாபத்தை கம்பெனியே வைத்துக்கொண்டு மற்ற செலவுகளைச் செய்யலாம். உதாரணமாக ஒரு மோட்டார் கம்பெனிக்கு ஒரு வருஷத்தில் 20 லட்சம் ரூபாய் அல்லது 10 லட்சம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்தது என்று சொன்னால் அந்தக் கம்பனி அதை வைத்துக் கொண்டு புதிதாக மோட்டார் வாங்குவதற்கோ மற்றவைகள் வாங்குவதற்கோ உபயோகப்படுத்திக்கொள்ளலாம். ஆனால் சர்க்கார் துறையிலே லாபம் வந்தால் அதை சர்க்காரிடத்தில் கொடுத்துவிடவேண்டும். அது ராஜ்ய வருமானத்துடன் சேர்ந்துவிடும். புதிதாக 10 பஸ்கள் வாங்க வேண்டு

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

மென்று சொன்னால் கடன் வாங்குவது மாதிரி capital at charge—ஐ அதிகரித்து அதற்கு நாம் வட்டி கொடுக்க வேண்டும். இந்தக் கணக்கு கொடுத்து இருப்பதைப் பார்ப்பீர்களானால்— இந்த டீயிஸ்ட்ரிக்ட் பட்ஜெட் எஸ்டிமேட்ஸ் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ரிங்ஸ்—அதில் பத்தாவது பக்கத்தில் வருஷா வருஷம் எவ்வளவு ரூபாய் நிகர லாபம் வந்திருக்கிறது என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பணம் பூராவையும் சர்க்கார் பஸ் துறையிலேயே வைத்துக்கொள்ள முடியாது. கார்ப்பரேஷனாகவோ, கம்பெனியாகவோ இருந்தால் அது பஸ் துறையிலேயே இருக்கும். இந்தப் பணமெல்லாம் நம்முடைய ராஜ்ய வருமானத்துடன் நான்—டாக்ஸ் ரெவினியூவாக சேர்த்துக்கொள்ளப்படும். புதிதாக பஸ்கள் வாங்கவேண்டுமானால், சர்க்காரிடத்திலிருந்து கடன் வாங்கவேண்டும். கார்பிடல் அப் சார்ஜ்ஜிலிருந்து நாம் வாங்குகிற பணத்திற்கு 5 சத விதிகம் வட்டியும் கொடுக்கவேண்டும். இது ஒரு முக்கியமான விஷயம். இதைத் தெரிந்து கொண்டுவிட்டால், லாப நஷ்டம் எவ்வளவு என்பதைப் பற்றித் தெரிந்துக்கொள்ள வசதியாக இருக்கும்.

இந்த விதமாகக் கணக்குப் போட்டுப் பார்க்கும்போது, 1962-63-ம் வருஷத்தில் நம்முடைய நிகர லாபம் 11 லட்சம் 82 ஆயிரம் ரூபாய் என்பதை இந்தப் புத்தகத்திலிருந்து கணம் அங்கத்தினர்கள் தெரிந்து கொண்டிருப்பார்கள். சென்ற வருஷம் மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் டாக்ஸ், எல்லா மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் விதித்தோம். அவ்வாறு விதித்த போது, தனிப்பட்ட பஸ் ஆபரேட்டர்கள் எல்லாம் தங்களுடைய கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள். ஆனால், இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் நடத்தும் இந்த பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில், கட்டணத்தை உயர்த்தாமலேயே, ஒரு வருஷம் பரீட்சை செய்து பார்ப்போம், என்று இந்தச் சட்ட சபையில் நாங்கள் அப்பொழுதே சொன்னோம். கட்டணத்தை உயர்த்தாமலேயே 1962-ம் வருஷத்தில் மாதிரி 16 லட்சம் ரூபாய் இந்த வரி செலுத்தியிருக்கிறோம். சர்க்கார் பஸ் நடத்தினால் அவர்கள் வரி கட்டுவ தில்லை என்று சில பேர் தவறாக நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தனி நபர்கள் என்னென்ன வரிகளைக் கட்டுகிறார்களோ அத்தனையும் நாம் கட்டுகிறோம். உதாரணமாக, 68 லட்சம் 45 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் நாம் சர்க்கார் பஸ்களுக்கு மாத்திரம் சர்க்காருக்கு மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் டாக்ஸாகக் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம். சொல்லப்போனால், நாம் தான் பெரிய பஸ் ஆபரேட்டராக இந்த ராஜ்யத்தில் 825 பஸ்கள் வைத்து ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்த ராஜ்யத்தில் வேறு யாருக்கும் 825 பஸ்கள் கிடையாது. (திரு. மு. கருணாநிதி : இன்னும் பெரிய ஆபரேட்டராக ஆக வேண்டும்). ஒத்துழைப்பு இருந்தால் இன்னும் பெரிய ஆபரேட்டராக லாம். அதைத் தவிர, தொழிலாளர்களுக்கு மாதம் ஐந்து ரூபாய் பஞ்சப் படியை நாம் உயர்த்திக் கொடுத்தோம். அந்த வகையில் ஏற்பட்ட செலவு இரண்டு லட்சம் ரூபாய். மோட்டார் வாகன வரிக்கு 16 லட்சம் ரூபாயும், தொழிலாளர்கள் பஞ்சப் படிக்கு இரண்டு லட்சம் ரூபாயும் ஆக 18 லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. அதைத் தவிர 11 லட்சம் 82 ஆயிரம் ரூபாய் நிகர லாபம் நமக்கு வந்திருக்கிறது என்பதைக் கணம் அங்கத்தினர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய பஸ் ஆபரேஷன் சம்பந்தமாகப் பார்த்தால், இதற்குமுன் பல குறைபாடுகளெல்லாம் இருந்தன. அந்தக் குறைபாடுகளெல்லாம் இப்பொழுது நிவர்த்தி செய்யப்பட்டு, 85 சத விதிகம், 87 சத விதிகம் வண்டிகள் ப்ரேக்டென்ஸ் இல்லாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எண்பது தைந்து சத விதிக பஸ்கள் 'ஆபரேஷ்'னில் இருக்கின்றன. இதற்கு நான் நற்சாட்சிப் பத்திரம் கொடுக்கப்போவதில்லை. எஸ்டிமேட் கமிட்டி அதைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எஸ்டிமேட் கமிட்டியின் 1963-ம் வருஷத்திய முதல் ரிப்போர்ட்டைப் பார்த்தால், அதில் அவர்கள்,

'In paragraphs 16, 17, 20, 37 and 107, the Committee stressed the need for reducing the percentage of vehicles off the road and also the necessity for the weekly and monthly maintenance. The

[திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன்] [27th March 1963]

Committee is glad to note that the Department had reached 85 per cent average on certain days in respect of the vehicles put on the road. The Committee observed that this efficiency should be maintained as far as possible. This will be possible only if the repairs are attended to then and there.'

என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். எஸ்டிமேட் கமிட்டியினரே பரிசீலனை செய்து, ஆபரேஷன் ரேஷியோ அதிகரித்திருக்கிறது என்று ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பொதுவாக, எஸ்டிமேட் கமிட்டியினரின் சிபாரிசுகள் எல்லாவற்றையும் நிறைவேற்றிய இலாகா ஒன்று உண்டென்றால் அது இந்த இலாகாதான் என்றால் அது மிகையாகாது. அந்த ரிபோர்ட்டின் ஐந்தாவது பக்கத்தில் பார்த்தால்,

"The Committee has accepted the replies of the Government on the various recommendations subject to the remarks in the preceding paragraphs."

என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த இலாகா நல்ல முறையில் நடந்திருக்கிறது என்பதையும் அவர்களே ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எஸ்டிமேட் கமிட்டியினர் கொடுத்த சிபாரிசுகளில் முக்கியமானது பல இடங்களில் டெப்போக்கள் வைக்கவேண்டும் என்பது. இதுபற்றி 1957-58-ம் ஆண்டிலேயே முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அப்படி முடிவெடுத்ததன் பேரில், தண்டையார்பேட்டையில் ஒரு டெப்போ திறக்கப்பட்டு அது நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இம் மாதம் 29-ம் தேதியன்று அடையாரில் ஒரு டெப்போ திறக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதையடுத்து, ஐயாவரம், வட பழனி ஆகிய பகுதிகளிலும் டெப்போக்கள் திறப்பதற்கு நாம் ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

இந்த இலாகாவின் நிதி நிலைமை (ஃபிண்டிங்ஸ் பொலிஷன்) மிகச் சிறப்பாக இருக்கிறது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதற்கு ஒரிரண்டு விவரங்கள் கொடுத்தால் நன்றாக விளங்கும். இந்த இலாகாவை நடத்துவதற்கு 'காபிடல் அட் சார்ஜ்ஸ்' (Capital at charge) கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து வாங்கிய கடன் ஐந்து கோடி ரூபாய் ஆகும். ஆனால், இந்த இலாகாவில் இருக்கக்கூடிய பூஸ்திதி எவ்வளவு என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். நிலம், கட்டடங்கள் முதலியவை 50 லட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு இருக்கின்றன. பல்களின் மதிப்பீடு 350 லட்ச ரூபாய் ஆக இருக்கிறது. டிரிவரியேஷன் ரிசர்வ் பண்டு, டெவலப்மென்ட் பண்டு, பாசஞ்சர் அமெனிடீஸ் பண்டு, ஹௌசிங் பண்டு ஆகிய இனங்களில் தனித்தனியாக நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வகையில் 254 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. இதை யெல்லாம் பார்க்கும்போது, ஐந்து கோடி ரூபாய் கனம் நிதி அமைச்சரிடம் கடன் வாங்கினோம் என்றால், இந்த இலாகாவில் பூஸ்திதி (அஸெஸ்ஸ்) யாக 6 கோடி 50 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

பொதுவாக, தொழிலாளர்களுக்கு என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதைக் கண்டறிவதற்கு ஒரு கமிட்டி அமைத்து, அவர்களுடைய குறைகளைப் போக்க முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. 1961-62-ம் வருஷத்தில் அவர்களுக்கு இன்ஸென்டிவ் போனஸ், அடென்டென்ஸ் போனஸ் என்கிற வகையில் 1 லட்சம் 60 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்திருந்தோம். 1962-63-ம் வருஷத்தில் 2 லட்சம் 53 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம்.

பொதுவாக, இந்த இலாகாவைப்பற்றிய குறையெல்லாம் பிரயாணிகளிடமிருந்து வரும் கம்பெனியின்கள்தான். தொழிலாளர்கள் பிரயாணிகளிடம் தவறாக நடந்து கொண்டதாகச் சொல்லி வருகிற முறையில், அதாவது 'மிஸ்பிஹேவியர்' என்கிற முறையில் 1962-63-ம் வருஷத்தில்

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

231 புகார்கள் வந்திருக்கின்றன. சில்லரை கொடுத்து வாங்குவதில் (கம்பளெயின்ட்ஸ் ஆஃப் சேஞ்ச் ட்யூ) 67 புகார்கள் வந்திருக்கின்றன. இதற்கு முன் வருஷத்தில் இதே வகையில் 182 புகார்கள் வந்திருந்தன. வழியில் நிறுத்தாமல் பஸ்களை விட்டுக்கொண்டே போவதாகச் சொல்லி 90 புகார்கள் வந்திருக்கின்றன. நிறுத்த வேண்டிய இடத்தில் நிறுத்தாமல் போய்விடுகிறார்கள் என்று சொல்லி 100 புகார்கள் வந்திருக்கின்றன. அவைதான் பெருவாரியான குற்றச்சாட்டுக்கள்.

தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றவேண்டும், பிரயாணிகளிடம் மரியாதையுடனும், கௌரவமாகவும் பழகவேண்டும் என்பதில் யாரும் மாறுபட்ட கருத்து வைத்திருக்க முடியாது. அதைச் செய்வதற்கு சர்க்கார் தங்களாலான எல்லாவித முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில், பொதுமக்களுடைய ஒத்துழைப்பும் சற்று இருக்குமானால் நாம் செய்யும் வேலையை இன்னும் திறம்படச் செய்ய முடியும். உதாரணமாக, எவ்வளவு கட்டணமோ அந்தக் கட்டணத் தொகை அளவுக்குக் கொடுத்துவிட்டால் பாதி சண்டைகள் குறைந்துவிடும். ஆனால், நம்முடைய மக்கள் பஸ்ஸைத்தான் பாங்காக நினைத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். ஐந்து ரூபாய் நோட், ஒரு ரூபாய் நோட் கொடுத்து உன்லரை கேட்கும் பழக்கம் ரொம்ப அதிகமாக இருக்கிறது. நான் வெளி நாடுகளில் பஸ்களில் ஏராளமாகப் பிரயாணம் செய்திருக்கிறேன், அங்கெல்லாம் அவர்களுக்கு என்ன குறிப்பிட்ட கட்டணம் உண்டோ அந்தக் கட்டணத்தை மாத்திரம் வைத்துக் கொண்டிருந்து அதற்குரிய பெட்டியில் போட்டுவிட்டு உள்ளே போய்விடுவார்கள். கட்டணம் எவ்வளவு உண்டோ அதைச் சரியான முறையில் கொடுத்தால், இப்பொழுதுள்ள புகார்களும் நிச்சயமாகத் தீர்ந்துவிடும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. அதைக் கொடுக்காமல், பஸ்ஸுக்குள் வந்து, நெருக்கடியான நேரத்தில் சில்லரை மாற்றுவதனால் இந்தவிதமான தகராறுகள் ஏற்பட்டு, பிரயாணிகளுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் கஷ்டத்தை விளைவிக்கிறது.

குறிப்பிட்ட கட்டணம் அளவுக்குச் சில்லரையாகப் பிரயாணிகள் கொடுப்பதுடன், அவர்கள் பஸ்ஸில் ஏறும்போது க்யூ வரிசையில் நின்று ஏறினால், முழுச் சங்கடமும் தீர்ந்துவிடும். பிரயாணிகளே க்யூ வரிசையைக் கடைப்பிடித்து பஸ்களில் ஒழுங்காக ஏறாவிட்டால், க்யூ வரிசையை அமல் நடத்துவதற்காக ஒரு கண்டக்டரைப் போடவேண்டியிருக்கிறது. அதற்காக 100, 150 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. நாமாகச் செய்யக் கூடிய ஒரு விஷயத்திற்குக் கூட செலவு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்வது சரியல்ல, க்யூ வரிசையைச் சரியாகக் கண்காணிப்பதற்கு அதிகாரியைப் போடுவதோ, கண்டக்டர்களைப் போடுவதோ சரியல்ல. இம்மாதிரி ஓரிரண்டு விஷயங்களில் பிரயாணிகளும் ஒத்துழைப்பார்களானால், அது மிகவும் திருப்திகரமாகவும், நல்ல பலனை அளிக்கக்கூடியதாகவும் இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

‘லாங் டிஸ்டன்ஸ்’ பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல முறையிலே நடந்துகொண்டு வருகிறது என்பதற்கு ஒரு அத்தாட்சி கூட வந்திருக்கிறது. அது நம்முடைய ராஜ்யத்திலிருந்து கூட வந்ததல்ல. ஒரு ரிடையர்டு இன்கம் டாக்ஸ் கமிஷனர் சென்னை ராஜ்யத்திலே நம்முடைய லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்துவிட்டு அவருடைய ராஜ்ய முதலமைச்சருக்குக் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார். “சென்னைப்பைப் பின்பற்றி அந்தவிதமான நல்ல முறையிலே நம்முடைய ராஜ்யத்திலும் கூட லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்ஸை நடத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும்” என்று அவருடைய ராஜ்ய முதலமைச்சருக்குக் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார். ‘லாங் டிஸ்டன்ஸ் டிராவலை’ பொறுத்தவரை வெகு சிறப்பாக நடக்கிறது என்பதை அகில இந்தியாவில் இருப்பவர்கள் எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்ளுகிறார்கள்.

கடைசியாக, வருங்காலம் எப்படி இருக்கும் என்பதைப் பற்றி ஓரிரண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். கூடுமான அளவுக்கு நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார் போக்கு வரத்து இலாகாவின் செலவை எவ்வளவு தூரம்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [27th March 1963]

கட்டுப்படுத்தமுடியுமோ அந்த அளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தி வந்திருக்கிறோம். 1947-ம் வருஷத்தில்தான் இப்போது இருக்கின்ற பஸ் கட்டணம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு பஸ் கட்டணமானது உயர்த்தப் பட்டவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் பஸ்களைப் பராமரிக்கும் செலவுகள் மிகவும் உயர்ந்து விட்டன. உதாரணமாக, 1947-48-ம் வருஷத்தில் ஒரு மைல் பஸ் ஓட 0.69 ரூபாய். செலவு ஆயிற்று. 1961-62-ல் ரூபாய் 1-34 ரூபாய். ந.பை. செலவாகியிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் பெட்ரோல், டீசல் ஆயில், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஆகியவற்றின் விலை உயர்ந்து விட்டதும், தொழிலாளர் சம்பள விகிதங்களில் ஏற்பட்டுள்ள மாறுதல்களுந்தான். இப்போது புதிதாக மத்திய சர்க்கார் விதித்திருக்கிற வரிகளின் காரணமாக இன்னும் செலவு அதிகமாகும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1963-64-ம் வருஷத்தில் மைல் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 1-44 ரூபாய். அளவுக்குச் செலவாகும் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இப்போது இருப்பதை விட ஏறக்குறைய 30 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாகச் செலவாகும். ஆகவே, நல்ல முறையிலே ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடக்கவேண்டுமென்று நாம் நினைப்போமானால், இப்போது இருக்கின்ற விகிதத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும். அதைப்பற்றிப் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். மொத்தமாக எவ்வளவு செலவாகிறது என்பதையெல்லாம் கணக்கும் பார்த்து பரிசீலனை செய்து மாற்றியமைக்கவேண்டிய நிலைமை இருந்தால் மாற்றவேண்டுமென்பதை மாத்திரம் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையை வற்புறுத்தி சர்க்கார் துறையிலே நடக்கின்ற பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமான கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றிய கருத்துக்களைச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில், குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்டுகின்ற நேரத்தில், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் கருத்தான, பஸ் தொழிலைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை அடிப்படையாக வைத்துக் கொண்டுதான் கூறுகிறோமே தவிர, சுதந்திரக் கட்சியினரைப்போல் சர்க்கார் துறையை எடுத்துவிட்டு எல்லாவற்றையும் தனியார் துறையே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற முறையிலே கருத்துக்களைச் சொல்லவில்லை என்பதை முதலிலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே பஸ் தொழிலைப் பற்றிய கேள்வியைக் கேட்ட சமயத்தில், 'பஸ் தொழிலில் லாபந்தான் ஏற்பட்டிருக்கிறது, நஷ்டம் ஏற்படவில்லை' என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கும் 1963-64-ம் ஆண்டுக்கான புள்ளி விவரத்தைப் பார்த்தால், மொத்தமாக வருமானம் வரக்கூடியது 3 கோடி, 40 லட்சம் என்றும், அதற்குச் செலவிடக் கூடிய தொகை 3 கோடி 46 லட்சம் என்றும், ஆகவே நெட் ரெவின்யூ என்று சொல்லும் ஐடத்தில் "மைனஸ்" 5.86 லட்சம் என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதற்காகத்தான் நான் முதலிலேயே விளக்கம் கூறினேன். மூன்று பக்கத்தில் கணக்கு இருக்கும் போது, ஒரு பக்கத்து டோலைப் பார்த்து லாப நஷ்டம் என்று சொல்லக் கூடாது. கணக்கிலே இறுதியில் என்ன இருக்கிறது என்பதைப் பார்த்துச் சொல்லவேண்டும். தவறாகத்தான் சொல்வேன் என்றால் சொல்லிக் கொள்ளட்டும்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : சென்னையிலே நடத்துகின்ற பஸ் சர்வீஸ் சம்பந்தமான முறைகளிலே இருக்கின்ற குறைபாடுகளைப் பற்றித் தான் கூற விரும்புகிறேனே தவிர, வேறு ஒன்றும் இல்லை. ஒன்றை மட்டும் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் துறையிலே நடத்தப்படுகிற பஸ்களில் "ஓவரலோடு" அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. ஆனால் சென்னையில் ஒடுகின்ற சர்க்கார் பஸ்களில் இந்த ரெஸ்ட்ரிக்டஷன் கிடையாது. பாசஞ்சர்கள் தொங்கிக்கொண்டு போகும் நிலைமைமிக

27th March 1963] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

பார்க்கலாம். தனியார் துறையினர் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். சர்க்கார் துறையிலே 800 பஸ்களை ஒட்டுகிறார்கள். ஆனால் இன்கம்டாக்ஸ் கிடையாது. தனியார் துறையிலே இருப்பவர்கள் எவ்வளவு ரூபாய் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். நான் ஒரே ஒரு உதாரணத்தை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் முருகன் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று இருக்கிறது. அந்த ஸ்தாபனத்திலே 16 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. சென்ற ஆண்டு அதிக வரி விதிக்கப்பட்ட பிறகும்கூட அவர்கள் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை. அவ்வாறு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்தும் கூட அந்த ஸ்தாபனத்தார் 1 லட்சத்து 67 ஆயிரம் ரூபாய், 16 பஸ்களுக்கு இன்கம்டாக்ஸ் கட்டியிருக்கிறார்கள். டிப்ரிசியேஷன் போக, தொழிலாளர்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய வசதிகளுக்கான செலவு போக, லாபத்திலே 1,67,000 ரூபாய் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள் என்றால், 800 பஸ்களை நகரத்தில் ஒட்டுகிற சர்க்கார் எத்தனை லட்சம் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டவேண்டும் என்பதைச் சற்று யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். “நான்-டாக்ஸ்” ரெவின்யூவையும் சேர்த்து லாபத்திலே கொண்டுபோய்க் காட்டக்கூடாது என்றுதான் சொல்லுகிறேனே தவிர, வேறு எதையும் நான் குறையாகச் சொல்லவில்லை.

இரண்டாவதாக, அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கக்கூடிய பட்ஜெட்டில், சென்னையில் ஓடுகின்ற பஸ்களின் மூலம் வரக்கூடிய ரெவின்யூ ஐடங்கனில் 17 லட்சம் துண்டு விழுதவரக்கூடாது கட்டியிருக்கிறார்கள். எப்படித் தனிப் பட்டவர்களுக்கு லாபம் வருகிறது? ஓவரலோடு ஏற்றுக்கொள்ள சர்க்கார் துறையிலே ஏன் லாபம் வரவில்லை? அவர்கள் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டியும் அவர்களுக்கு எப்படி லாபம் வருகிறது? இதை நான் கேட்கின்ற காரணத்தால் சர்க்கார் துறையில் நடத்தும் பஸ்களைத் தனியார் துறையில் விட வேண்டுமென்பதற்காக சொன்னதாகக் கருதக்கூடாது.

பாசஞ்சர்கள் அமெனிடீஸ் பொறுத்தவரை வசதிகள் செய்து கொடுக்கப் படுகிறது என்றும், தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை வீடு கட்டிக் கொடுப்பது, பிராவிண்ட் பண்ட், கிராசுவிடி முதலிய வசதிகள் எல்லாம் கொடுக்கிறோம் என்றும், அந்த வசதிகள் தனியார் துறையிலே அளிக்கப் படுவதில்லை என்றும் கூறுகிறார்கள். அதற்காக எவ்வளவு தொகை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள்? மொத்தமாக ஒதுக்கியிருக்கும் பணம் ஏறக்குறைய 5,59,000 ரூபாய். சென்னையிலே ஒட்டக்கூடிய பஸ்களின் மூலம் வரக்கூடிய வருமானக் கணக்கைக் கணக்கிடுமபோது ஏற்கெனவே விற்பனையிலிருந்து வரும் பஸ்களின் விலையையும்—காபிடல் அலெஸ்ட்மெண்ட்—சேர்த்து வருமானமாகக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டில் மட்டும் ஏழு லட்சம் ரூபாய் அளவுக்குப் பஸ்கள் விற்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தத் தொகை வருமானக் கணக்கில் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல. ஏற்கெனவே முதலீடு செய்யப்பட்டு அதிலிருந்து வரக்கூடிய வட்டித் தொகையான 10 லட்சம் ரூபாயையும் சேர்த்து வருமானம் 3 கோடி 40 லட்சம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இந்த 10 லட்ச ரூபாயைக் கழித்து, பஸ்கள் விற்பனை தொகையான 7 லட்சத்தைக் கழித்து விட்டு சென்னையில் மட்டும் எத்தனை லட்சம் நஷ்டம் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். அடுத்த ஆண்டு பட்ஜெட்டிலே வட்டியிலிருந்து வரும் 11 லட்சத்தைச் சேர்த்து, பஸ் விற்பனை வரக்கூடிய ஆறு லட்சத்தையும் சேர்த்து செலவான தொகையைக் கழித்த பிறகு மீண்டும் 17 லட்சம் துண்டு விழுகிறது என்று சொல்கிறார்கள்.

கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் தனியார் துறைக்கு எப்படி அதிக லாபம் வருகிறது? சென்னையில் ஓடும் பஸ்களில் ஓவரலோடு அனுமதிக்கப்படுகிறது. தனியார் துறையில் ஓடும் பஸ்களில் ஓவரலோடு அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. அங்கு ஓவரலோட் இல்லை. இப்படியிருந்தும் இந்த இலாகாவிற்கு எப்படி லாபம் வராமல் இருக்கிறது? ஒருவேளை இந்த இலாகாவில் உள்ள பண முதலீடுகள் பணத்தை விழுங்கி விடுகிறதா? அல்லது அங்கு ஏதாவது துரிதங்கள் இருக்கின்றனவா? அல்லது சோஷியலிசத் தத்துவத்தை எதிர்க்கக்கூடிய கூட்டம் ஏதாவது அங்கிருக்கிறதா என்று நான் அரசாங்கத்தைக் கேட்க விரும்புகிறேன். சர்க்கார் எடுத்து நடத்தும் இந்த பஸ்

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [27th March 1963]

தொழிலில் நஷ்டக் கணக்கைக் காட்டினால் பொது மக்கள் அபிப்பிராயம் கொவாகி அதற்குப் பிறகு இத்துறையை மீண்டும் தனியார் துறைக்கு உருவாக வரப்படலாம் என்ற எண்ணத்தில் இந்த இலாகா ஈடுபட்டு வேலை செய்து வருகிறதா என்ற குற்றச்சாட்டை நான் கூற விரும்புகிறேன். ஸ்பீர் பார்ட்ஸ் வாங்கும் இடங்களிலும், மற்றவைகள் வாங்கும் இடங்களிலும் ஊழல்கள் எவ்வளவோ இருக்கின்றன. சட்டமன்றக் கமிட்டி ஒன்றை அமைத்தால் அந்த ஊழல்களை வெளிப்படுத்த நான் தயாராயிருக்கிறேன். வெளியிலிருந்து வாங்கும் பொருள் எவ்வளவு, உள்ளே வரும் பொருள் எவ்வளவு, இருக்கிற ஸ்டாக் எவ்வளவு என்று துருவித் துருவிப் பார்த்தால் அங்குள்ள குறைபாடுகள் தெரியுமே தவிர ஆடிட்டர்களுக்கோ மற்றவர்களுக்கோ அது தெரியாது. எவ்வளவோ பேர்கள் பஸ்களில் ஏறுகிறார்கள், அவர்கள் டிக்கட் வாங்காமலா ஏறுகிறார்கள். இல்லை. டிக்கட் வாங்கித் தான் செல்கிறார்கள். கூட்டங் கூட்டமாகச் செல்கிறார்கள். ஆடிக்கொண்டே செல்கிறார்கள். இவ்வளவு கும்பல் இருந்தும் இவ்வளவு வருமானம் வந்தும் அவை எங்கே செல்கிறது. 16 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர 1,67,000 ரூபாய் வருமான வரி கட்டுகிறார்கள் என்றால் இது தனிப்பட்டவர்களிடம் இருந்தால் எவ்வளவு கோடி ரூபாய் வருமான வரி கட்டியிருக்கக் கூடும். இதை நான் சொல்வதால் இதை தனிப்பட்டவர்களிடம் விட்டுவிட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. 47 ரூட்களில் வருமானம் இல்லாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள். எந்தெந்த ரூட்கள் அவை? அங்கு ஏன் வருமானக் குறைபாடு ஏற்பட்டது? ஏன் அதைப் புனர்பரிசீலனை செய்யவில்லை? வருகிற வருமானத்தை விட்டு ஏன் இந்த இலாகாவை நஷ்டத்தில் நடத்துகிறார்கள்? அந்த ரூட்களில் போகிற பஸ் ட்ரைவர்களையும் கண்டக்டர்களையும் நன்கு கண்காணித்தீர்களா? அங்கு வருமானம் கூடினால் உங்களுக்கு இவ்வளவு பெர்சன்ட், வருமானத்தில் 20 சதவிகிதம் தருகிறோம் என்று சொல்கிறீர்களா? அடுத்த தனியார் துறையில் ஓடுகிற பஸ்களில் உள்ள நல்ல முறைகளையும், அரசாங்கத் தரப்பில் ஓடுகிற பஸ்களின் நிலைமையையும் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் நல்ல சீர்த்திருத்தம் இருக்கிறது என்பதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். ஆனால் சென்னையில் ஒரே பஸ்கள் பல ஆபரமாக, அழுக்காக இருக்கின்றன. தனியார் துறையில் இருப்பதுபோன்று ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் நல்லபடி சீர்படவில்லை. எங்கள் இலாகாவில்தான் ட்ரைவர்களுக்கு நல்லபடி வசதிகள் செய்து கொடுக்கிறோம் என்று ஒரு புறம் சொல்கிறார்கள். இன்னொருபுறம் ட்ரைவர்கள் வேலைக்கு வரமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள் என்ற வேறுமான நிலையை சொல்கிறார்கள். 300-க்கு மேற்பட்ட கத்துக்குட்டி ட்ரைவர்கள் இன்று சென்னை நகரத்தில் பஸ்களை ஓட்டுகிற அளவிற்கு இன்னும் எவ்வளவோ ட்ரைவர்களை உற்பத்தி செய்ய வேண்டிய நிலையில் நாம் இருக்கிறோம். உள்ளபடியே ட்ரைவர் பற்றாக்குறை இருக்கிறதா? அவர்களுக்கு நல்ல நல்ல சௌகரியங்கள் செய்து கொடுக்கப்படுவது என்பது உண்மையாக இருக்குமானால் எதற்காக அவர்கள் தனியார் துறைக்கு ஓடவேண்டும். அப்படியிருந்தால் அவர்கள் ஏன் அரசாங்கத் துறைக்கு வரமாட்டேன் என்று சொல்லவேண்டும்? ஆகவே தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்கிறோம் என்று சொன்னால் ஏன் இவர்கள் வரமாட்டேன் என்று கூறுகிறார்கள். அடுத்து, 1956-57-ல் ஏறக்குறைய 26 லட்சம் ரூபாய் லாபம் காட்டப்பட்டது. அப்போது சென்னை ரூபாய் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அப்போது 26 லட்சம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்தது. இன்று அது எப்படி கிடைக்காமல் போகலாம்? இன்று ஏறக்குறைய அன்றிருந்ததைவிட இரண்டு மடங்கு பஸ்கள் அதிகப் படுத்தியிருக்கிறோம். இருந்தும் ஏன் நஷ்டக்கணக்கில் ஓடுகிறது? ஓட்டு மொத்தமாக கன்னியாகுமரியில் உள்ள வொர்க்ஷாப்பைச் சேர்த்து, விற்கிற பஸ்களையும் சேர்த்து கணக்குப் போட்டு நஷ்டம் இல்லை என்று சொல்கிறீர்களே தவிர, நீதித்துறையில் இருக்கிறவர்கள் எடை போட்டுப் பார்ப்பது போன்று இதையும் பார்க்கவேண்டும். லாபமா நஷ்டமா என்று சொல்வது கமர்ஷியல் பட்ஜெட். பி. பில்யூடி. இலாகாவைப் பற்றி சொல்வது போல் அல்ல இது. நாம் நிறைய செலவு செய்கிறோம். தனிப்பட்டவர்கள்

27th March 1963] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

2 வட்டி, மூன்று வட்டி, என்று பணத்தை மார்வாடிகளிடம் வாங்கிக்கூட அவர்களால் லாபம் சம்பாதிக்க முடிகிறது. அவர்களால் இன்கம் டாக்ஸ் கட்ட முடிகிறது. ஆனால் 1 வட்டிக்கு வாங்கி சென்னை யில் ஓட்டுகிற இந்த பஸ்களில் மட்டும் ஏன் லாபம் வருவதில்லை என்று கூறிக்கொண்டு, அரசாங்கத் தரப்பில் உள்ளவர்கள் இக்குறைகளை சீர்த்திருத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு ஏன் சொற்பொழிவை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இது துறை நம் சர்க்காருக்கு வருவாய் தரும் ஒரு துறையாகும். அமைச்சர் அவர்கள் கூறியதுபோன்று நம் மாநிலத்தில் உள்ள பெரிய ப்ளீட் ஒன்றும் நம் அரசாங்கம்தான். 770 பஸ்களாக இருந்தது இன்று 825 என்ற அளவிற்கு வளர்ந்திருக்கிறது. அதோடு நாம் அநேக பெரிய நெடுந்தூர ரூட்களையும், நம் சென்னை நகரில் பல ரூட்களையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பது போற்றத்தக்கதாகும். பீக் ஹவர்லிஸ் அதிக பஸ்கள் விட்டு, ஷட்டில் சர்வீஸ் விட்டு போக்குவரத்து வசதி ஏற்படுத்தியிருப்பதும் போற்றத்தக்கதே. தனியார் துறையில் இருப்பது போன்ற லாபம் சர்க்கார் துறையில் இல்லை என்று சொன்னார்கள். அதை நான் முழுதும் ஏற்றுக்கொள்ள தயாராக இல்லை. அமைச்சர் அவர்கள் கூறியதுபோல் சென்ற ஆண்டு ரெவினயூவைப் படித்துப் பார்த்தால் எவ்வளவு லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்பது புலனாகும். அதோடு நம் அரசாங்கத்தில் பல பண்டங்கள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். டிப்ரீசியேஷன் ரிசர்வ் பண்ட பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க பாசஞ்சேர்ஸ் அம்னிப்டெஸ்ட் பண்ட, பின்னர் பஸ்களை அபிவிருத்தி செய்ய டெவலப்மெண்ட் பண்ட என்றெல்லாம் இருக்கின்றன. அதோடு இவ்விவாகாணில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கு வீடு கட்டித் தர வொர்க்கர்ஸ் ஹௌஸிங் பண்ட என்றெல்லாம் பல பண்டங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றன. இதையெல்லாம் நாம் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். தனியார் துறையில் இருப்பதைவிட அதிகப்படி செளகரியங்கள் அரசாங்கத் துறையில் இருக்கின்றன. அதோடு பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல முறையில் கண்காணிக்கப்படும் வருகின்றன. நெடுந்தூரம் செல்லும் பஸ்களில் பிரயாணிகளுக்கு நல்ல பல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதோடு தனியார் துறையில் கொடுப்பதைவிட இங்கிரீஸ்ட் பாட்டா, அதிக வேலை செய்தால் அதிகப்படி பாட்டா கொடுக்கிறோம். தனியார் துறையில் இரண்டு செட்ஸ்தான் ட்ரெஸ் கொடுக்கிறார்கள், நாம் மூன்று செட்ஸ் கொடுக்கிறோம். தனியார் துறையில் செருப்பு கொடுத்தால் அரசாங்கத் துறையில் பூட்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. அதோடு அரசாங்கத் துறையில் வேலை செய்பவர்களின் குழந்தைகளுக்கு எஜுகேஷன் கன்செஷன் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு ஆண்டுதோறும் லீவ் கொடுக்கப்படுகிறது. பின்னர் வருடத்திற்கு ஒரு மாதம் என்று கணக்குப் போட்டு கிராசடியும் கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போது அவர்களுக்கு பஞ்சப்படி ஐந்து ரூபாய் அதிகப்படுத்தியிருப்பதால் அதற்கு 2 லட்சம் ரூபாய் செலவாகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் பார்த்தால் நமக்கு லாபம் அதிகமாகத்தான் வருகிறது என்று சொல்லலாம். லேலன்ட் டைகர், “வொரல்ட் மாஸ்டர்” போன்ற பஸ்களை நம் அரசாங்கம் டெல்லி ட்ரான்ஸ்போர்டுக்கு விற்று விட்டார்கள். இப்போது லேலன்ட் காமட், டாட்டா மெர்வீடியஸ் பென்ஸ்தான் அநேகமாக வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதோடு வேறு பல நன்மைகளும் செய்யப் பட்டிருக்கின்றன. தியாகராய நகரில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் நல்ல முறையில் கட்டப்பட்டு அங்கு ஸ்டால்கள், வாட்டர் கூலர் போன்றவை வைத்து, ஹோட்டல்சுட வைத்திருக்கிறார்கள்.

(திரு. ந. சண்முகசுந்தரம் தலைமை.)

நெடுந்தூரபஸ்களை அதிகமாக விடவேண்டும். இரவு நேரங்களில் நெடுந்தூர பஸ்கள் விட்டால் நலமாயிருக்கும்.

[திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை] [27th March 1963]

சென்னைில் டாக்ஸி கஷ்டம் அதிகமாக இருக்கிறது. இரவில் டாக்ஸிகள் கிடைப்பதே இல்லை. டாக்ஸி ஓட்டுபவர்கள் பிரயாணிகளிடம் நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ளுவதில்லை. ஆகவே டாக்ஸிகளை நம்முடைய சர்க்கார் ஏற்று நடத்தினால் நலமாக இருக்கும்.

பிள்ளைகள் பள்ளிக்கூடம் சென்று வருவதற்கு என்று தனியாக பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. சீஸன் டிக்கட்டுகளும் கொடுக்கப்படுகின்றன. திருவிழா காலங்களில் வடபுழை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்குக் கூட ஸ்பேர் பஸ்களை நம்முடைய அரசாங்கம் விட்டு வருகிறார்கள். அதுமட்டு மல்லாமல் இந்தத் துறையில் ஊழியர்களையும் அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். முன்பு 3,234 பேர்கள் வேலை செய்துகொண்டிருந்தார்கள். இப்போது 3,524 பேர்கள் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பெப்போக்களும் அநேக இடங்களில் வைத்திருக்கிறார்கள். தொண்டையார்பேட்டையில் ஒன்று வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அடையாறில் 29-ந்தேதி ஒரு பெப்போவைத் திறக்க இருக்கிறார்கள். சப்-பெப்போக்களையும் பல இடங்களில் திறக்க நம்முடைய அரசாங்கம் முன்வந்திருக்கிறது. தனியார் துறையில் வேலை செய்கிறவர்களை விட இந்தத் துறையில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கு அதிகமான வசதிகள் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்குக் கல்வி வசதி போன்றவைகள் எல்லாம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் துறையில் வேலை செய்கின்ற பெண்மணிகளுக்குப் பிரத்தியேகமான உடைகள் கொடுத்து வருகிறார்கள். இன்னும் வேண்டிய வசதிகளையும் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் சாமான்கள் வாங்குவதற்கு கூட்டுறவு சொஸைட்டி ஒன்றை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு ரெகிரியேஷன் கிளப், ரேடியோ வசதி முதலியவற்றை எல்லாம் செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசாங்க பஸ்களிலே ஓவர் லோடு ஏற்றுவதாகக் குறை சொல்லுகிறார்கள். அது சரியல்ல என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். சட்ட திட்டங்களின்படிதான் அரசாங்க பஸ்கள் ஓட வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு விட இந்த ஆண்டு லாபம் சற்று அதிகம் வருமென்று நினைக்கிறேன். எதிர்பாராத நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்டு சென்ற ஆண்டு பஸ்கள் அடித்து நொறுக்கப்பட்டன. அது இனிமேல் நடக்காது என நினைக்கிறேன்.

தஞ்சாவூர் செல்லும் பஸ் நெய்வேலி, விருத்தாசலம் வழியாக செல்கிறது. நெய்வேலியில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் கூட கிடையாது. பிரயாணிகள் வெய்யிலிலும் மழையிலும் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அங்கே பஸ் ஸ்டாண்டும், காத்திருப்பதற்கு இடமும் (waiting shed) ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு கடலூரிலிருந்து சேலத்திற்கு ஒரு நெடுந்தூர பஸ் விடப்போவதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ் எந்த வழியாகச் செல்லுமென்று தெரியவில்லை. இப்போது நெய்வேலித் திட்டம் நடந்துவருவதால் கடலூரிலிருந்து சேலத்திற்கு விடக்கூடிய பஸ்ஸை நெய்வேலி, விருத்தாசலம் வழியாக விடவேண்டுமென்றுகேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. அ. தங்கவேலு : தலைவர் அவர்களே, அரசாங்க போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே கூற விரும்புகிறேன்.

கனம் தொழிலமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே வெளிநாடுகளுக்குச் சென்று அங்கே நடக்கக்கூடிய பல போக்குவரத்து அனுபவங்களையெல்லாம் நேரில் கண்டு இந்தத் தொழில் துறையை நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டுமென்பதுதான் எங்களுடைய எண்ணம். அவர்கள் நம்முடைய மாநிலத்தில் 825 பஸ்களுக்கு ஒரு பெரிய முதலாளியாக இருக்கிறார் என்றும் அவர்கள் கூறினார்கள். நாங்கள் விரும்புவது போல இந்த பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்ற கருத்தைக் கொண்டு இந்த மாநிலத்தில் 8,000 பஸ்களுக்கு அவர்கள் பெரிய உரிமையாளராக இருந்து பெருவாரியான வருமானத்தைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டுமென்று

17th March 1963] [திரு. அ. தங்கவேலு]

நான் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அரசாங்கப் பஸ் போக்குவரத்தில் வருமானம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறதென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எனக்கு முன்னால் பேசிய திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் ஓவர் லோடு, அதிகமாக ஏற்றப்படுகிறது என்று கூறினார்கள். அதுமட்டுமல்ல, லாரிகளில் மூட்டைகளை ஏற்றுவதுபோல் அரசாங்கப் பஸ்களிலும் அதிக மூட்டைகளை ஏற்றப்படுகிற நிலையையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன். குறிப்பாக சென்ற 15-ம் தேதி கனம் முதலமைச்சர் அவர்கள் எங்களுக்கு—தினாடிவனத்திற்கு—வருவதாக இருந்தது. அதற்காக நான் 14-ம் தேதி சட்டசபை முடிந்து பிற்பகல் 1-50 மணிக்கு பிராட்வே பஸ் ஸ்டான்டிங்கு சென்ற போது அங்கே அரசாங்கப் பஸ் சென்னையிலிருந்து மகாபலிபுரம் செல்லக் கூடிய எம்.எஸ்.வி. 3614 நம்பருள்ள பஸ்ஸில் 15 நெத்திலி கருவாடு மூட்டைகளை ஏற்றி வந்தார்கள். அரசாங்கப் பஸ்ஸில் இவ்வளவு மூட்டைகள் ஏற்றப்படுகிறதே என்று கவனித்து அந்த பாசஞ்சரை அணுகி நீங்கள் எவ்வளவு லக்கேஜ் கட்டணம் கொடுத்தீர்கள் என்று கேட்டேன். அதற்கு ஏதாவது டிக்கட் இருக்கிறதா என்று கேட்டதற்கு இல்லை என்று சொல்லி அவர்கள் சில்லரை டிக்கட்டுகளாக 75.80 காசுக்கு தனித்தனியாக நிறைய டிக்கட்டுகளைக் கிழித்துக் கொடுத்தார்கள். அவற்றை எங்கேயோ தவறி விட்டுவிட்டேன் என்று சொன்னார். இதைச் சொல்ல வேண்டிய நிலைமை வந்தது என்னென்றால் நாம் அடிக்கக்கூடிய பொருள்களை பஸ்களில் ஏற்றக்கூடாது என்ற விதி இருக்கிறது. அதிகமான மூட்டைகளை ஏற்றக்கூடாதென்றும் விதி இருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட லாரிகளில் ஏற்றுவதைப்போல அரசாங்கப் பஸ்களில் அதிகமான மூட்டைகளை ஏற்றி அதிகவருமானத்தை அடையக்கூடிய நிலை இருக்கிறதென்றால் வருமானம் குறைவாகக் காட்டப்படுவது எதனால் என்றுதான் தெரியவில்லை.

அடுத்தபடியாக தனியார் நடத்தும் பஸ்ஸிலே அதிகமான வருமானம் வருகிறதென்பது அரசாங்கத்துக்குத் தெரியும். 10 வருஷங்களுக்கு முன்பு ஒரு பஸ் வைத்திருந்த தனியார் எல்லாம் இன்றைக்கு ஐந்து அல்லது ஆறு பங்களாக்களாகப் பெருக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் லட்சக்கணக்கான ரூபாய்க்கு முதலாளியாகவும் இருக்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. பல வீடுகளையும் பல பங்களாக்களையும் நிலங்களையும் வாங்கி பெரிய முதலாளிகளாக இருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் அரசாங்கம் நடத்தக்கூடிய பஸ் தொழிலிலே குறைந்த வருமானம் வருவதற்கு என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதைக் கண்டுபிடித்து அவற்றைக் களைந்து அதிகமான வருமானத்தைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு வழி வகைகள்செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பல வெளியூர்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடப்படுகின்றன. அந்த பஸ்களை ஒட்டக்கூடிய தொழிலாளிகளுக்கு ஒரு நாளைக்கு சாப்பாட்டு படியாக ரூ 2.25 கொடுக்கப்படுகிறது. இப்பொழுது இருக்கும் விலைவாசி, சாப்பாட்டு விலை எல்லோருக்கும் தெரிந்ததே. 300, 400 மைல்கள் பஸ் ஒட்டும் தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய உடல் நலனை நல்ல முறையில் கவனித்துக்கொள்ள வேண்டுமானால் இந்த 2.25 ரூபாய் கொடுப்பது போதாது என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் உணர்ந்து அதை உயர்த்துவதற்கு வேண்டிய வழி வகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளர்களின் உடுப்புக்காக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 3 செட்டுகளுக்கு ஏழரை ரூபாய் தையற்கூலி கொடுப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஏழரை ரூபாய் கொடுப்பது என்ற முறை 1946 அல்லது 1950 ஆண்டிலே ஏற்பட்ட முறை என்று நான் கருதுகிறேன். மூன்று செட்டுகளுக்கு ஏழரை ரூபாய் என்றால் ஒரு செட்டுக்கு இரண்டரை ரூபாய் ஆகிறது—ஒரு செட் என்பது ஒரு கோட்டு, ஒரு புல் பேண்ட். எங்கள் ஊர் போன்ற சிறிய நகரத்தில் கூட ஒரு செட் தைப்பதற்கு எட்டு முதல் பத்து ரூபாய் வரை கூலி வாங்கப்படுகிறது. அதற்குக் குறைந்து கிடையாது. ஆனால் இந்த இலாகாவிலே ஒரு செட்டுக்கு இரண்டரை ரூபாய் கொடுக்கு

[திரு. அ. தங்கவேலு]

[27th March 1963]

மளவு இருக்கிறது. சென்னையில் இப்படி இரண்டரை ரூபாய்க்குத் தைக்கக் கூடிய தையல் கடைகள் எங்கே இருக்கிறது என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வார்களேயானால் என்னைப் போன்றவர்கள் இங்குகொண்டு வந்து தைத்துக் கொள்ளுவதற்கு வசதியாயிருக்கும்.

இப்போது அரசாங்கப் போக்குவரத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு 2 வருஷத்திற்கு ஒரு முறை ஒரு ஜதை பூட்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். வருஷத்திற்கு ஒரு ஜதையாவது அவசியம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்போது இங்கு போனஸ் கொடுக்கப் படுவதில்லை. போனஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டும். பஸ் ஓட்டுவதற்கு அதிகமான ஆட்கள் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் தனியார் நடத்தும் இடங்களில் ஒவ்வொரு பஸ் கம்பெனியிலும் தினம் 10, 15 டிரைவர்கள் வந்து, எனக்கு வேலை, உனக்கு வேலை என்று கேட்டுக் கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் இங்கே டிரைவர்கள் கிடைக்கவில்லை, அதற்குப்பயிற்சி நடத்தப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. டிரைவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்காத காரணத்தினால்தான் டிரைவர்கள் போதிய அளவு கிடைக்காத நிலை இருக்கிறது. மேலும், 10, மணி 11 மணி நேரம் அவர்கள் இங்கு வேலை செய்கிறார்கள். காலை 4½ மணிக்கு வண்டியை எடுத்து மத்தியானம் 2 மணிக்கு விட வேண்டிய நிலை அவர்களுக்கு இருக்கிறது. பெரிய வண்டிகளை அதிக ஜன நெரிசல்களுக்கிடையே சமாளிக்க வேண்டிய கஷ்டமும் இருக்கிறது. இந்தக் கஷ்டங்களோடு அவர்களுக்குச் செய்து தரப்படும் வசதியும் குறைவாக இருப்பதால் அரசாங்க பஸ் ஓட்டுவதற்கு டிரைவர்கள் வரமுடியாத நிலை இருக்கிறது. ஆதலால் அவர்களுக்கு அதிகப்படியாக 6 மணிக்கு மேல் வேலை கூடாது என்ற விதியை ஏற்படுத்த அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் அதிகமான பேர்கள் இங்கே வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். சர்க்காருக்கு ஏராளமான டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் கிடைப்பார்கள்.

இந்த அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில், வெளியூர்களுக்குச் செல்லக் கூடிய பஸ்கள், சென்னையிலிருந்து தஞ்சை, சென்னையிலிருந்து திருச்சி, சென்னையிலிருந்து சேலம் போகிற பஸ்கள் திண்டிவனம் வழியாகப் போகின்றன. திண்டிவனம் ஒரு ஜங்க்ஷனாக, ஒரு செண்டராக இருக்கிறது. அந்த இடத்திலே அரசாங்க பஸ்களிலே ஏறுவதற்கு வரக் கூடியவர்கள் தங்குவதற்கு ஷெட் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய யோசனை. நின்ற தூரம் ஓடும் பஸ்களுக்கு ரிப்பேர் செய்ய மெக்கானிக்குகள் சென்னையிலும் திருச்சியிலும் இருப்பதாகத் தெரிகிறதே தவிர, இடையில் ஆபத்து ஏற்பட்டால், சிறு ரிப்பேர் வந்தாலும் கவனிக்க இடமில்லாமல் இருப்பதால் வழியில் வண்டி நின்றால் அதனால் பல தொல்லைகள் ஏற்படும். ஆகையால் செண்டராக இருக்கக் கூடிய திண்டிவனத்தில் மெக்கானிக்குகளையும் ஃபிட்டர்களையும் வைத்தால், ஏதாவது தவறுகள் ஏற்படுமானால் அந்தத் தவறுகளை நிவர்த்தி செய்து வண்டிகள் உடனே ஓடுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். ஆகையால் அந்த மாதிரியான இடங்களில் அவசியம் மெக்கானிக்குகளை வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இப்போது வெளியூர்களுக்குச் செல்லக்கூடிய பஸ்களில் ஸ்பேர் டயர்—ஸ்டெப்ஸ்—இல்லை என்று கேள்விப்படுகிறேன். இல்லாவிட்டால் இம்மாதிரி 250 மைல்கள் அல்லது 300 மைல்கள் பஸ்கள் ஓடும்போது பங்சரே ஆகாது என்று அரசாங்கம் கருதுகிறதா? நல்ல டயர் போட்டு அனுப்பினாலும், வழியில் லாடம் அடித்து திடீரென்று நிற்கக் கூடிய நிலைமை ஏற்படலாம். சாதாரண தனிப்பட்டவர்கள் கூட பஸ்களில் ஸ்டெப்ஸ் வைக்கிறார்கள். ஆகையால் ஸ்பேர் டயர் கண்டிப்பாக வைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன்.

27th March 1963]

[திரு. அ. தங்கவேலு]

மேலும், இப்போது எக்ஸ்ப்ரஸ் சர்வீஸ்கள் திண்டிவனம் வழியாக எத்தனை வண்டிகள் வந்தாலும், ஏறுவதற்கு இடம் கிடைக்கவில்லை. ஆகையால் 120 மைல்களுக்குத் தான் எக்ஸ்ப்ரஸ் வண்டிகள் விடுவது என்று முறையை மாற்றி 75, 100 மைல்களுக்குக் கூட எக்ஸ்ப்ரஸ் சர்வீஸ்களை விடுவது அவசியம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். திண்டிவனத்திலிருந்து சென்னைக்கு வருவதற்கு $\frac{1}{2}$ மணி அல்லது $\frac{1}{4}$ மணிக்கு ஒரு பஸ் இருந்தாலும், ஏராளமான கூட்டம் இருக்கிற காரணத்தினால் இடம் கிடைக்காத நிலை இருக்கிறது. திண்டிவனத்திலிருந்து சென்னைக்கு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே மாதிரி பாண்டிச்சேரியிலிருந்து சென்னைக்கு வர முடியாமலும் இருக்கிறது. பாண்டிச்சேரியிலிருந்து கிளியனூர், திண்டிவனம் வழியாக சென்னைக்கும், கடலூரிலிருந்து திண்டிவனம் வழியாக சென்னைக்கும் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் விடவேண்டிய முயற்சிகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. எ. சுவாமிதாஸ் : கனம் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கை மீது நடக்கும் விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு ஒரு சில கருத்துக்களை இந்தச் சபையின் முன்னால் வைக்கலாம் என்று ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்னை அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து சென்னை நகரத்திலே தனி யூனிட்டாக இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தனி யூனிட்டாக இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. எங்கள் மாவட்டத்தில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கிற அரசாங்க மோட்டார் போக்குவரத்து நல்ல நிலையில் நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. அங்குள்ள பொது மக்கள் அரசாங்க மோட்டார் போக்குவரத்தைத் தான் அதிகமாக விரும்புகிறார்கள். தனியார் நடத்தும் பஸ்களைவிட அரசாங்க பஸ்களைத் தான் மக்கள் அதிகம் விரும்புகிறார்கள். ஏனென்றால் நாங்கள் திரு-கொச்சியில் இருக்கும்போது அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து நடந்துகொண்டிருந்தது. அன்று நடந்து வந்த போக்குவரத்தை விட, இப்போது நன்முறையில் நடக்கிறது. அன்று இருந்த பஸ்களை விட இன்று நல்ல பஸ்களைப் பார்க்கிறார்கள். குறித்த நேரத்தில் பஸ் புறப்பட்டு குறித்த இடங்களை குறித்த நேரத்தில் சென்று அடைகின்றது. நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தங்குவதற்குரிய வெய்டிங் ஷெட்டுகள் நன்றாக அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே தான் அரசாங்க பஸ்களை இன்று மக்கள் விரும்பி, கன்னியாகுமரி முழுவதும் அரசாங்க பஸ் ஓடவேண்டுமென்று மக்கள் ஆவலோடு இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் இயங்கிக்கொண்டிருப்பதால், அரசாங்கத்திற்கு நாங்கள் நன்றி சொல்லக்கூடியிருக்கிறோம்.

அதோடு சீர்திருத்தத்திற்குரிய ஒரு சில கருத்துக்களை இந்த மன்றத்தின் முன் வைக்கலாம் என்று நான் ஆசைப்படுகிறேன்.

திரு-கொச்சி அரசாங்கப் போக்குவரத்து பஸ்களில் வேலை செய்கிற ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகைகளை நம்முடைய சென்னை அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்று அங்குள்ள ஊழியர்கள் ஆசைப்படுகிறார்கள். கண்டக்டர்களை எடுத்துக் கொண்டால், அதிலே ஃபர்ஸ்ட் க்ளாஸ், செகண்ட் க்ளாஸ், தேர்ட் க்ளாஸ் என்று நிலை அமைத்திருந்தால் அனுபவத்தைப் பொறுத்து பதவி உயர்வு கிடைக்கிறது. அதோடு சம்பள உயர்வும் கிடைக்கிறது. அதனால் ஊழியர்கள் ஆர்வத்தோடு வேலை செய்ய வாய்ப்பு இருக்கிறது. வருமானத்தைப் பொறுத்த வரையில் செக்கிப் இன்ஸ்பெக்டர்கள் மிக மிகத் தேவை. சென்னை அரசாங்க பஸ் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் செக்கிப் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் அதிகம் இல்லை. அப்படி செக்கிப் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் அதிகம் இல்லாத காரணத்தினால், கனம் அங்கத்தினர்கள் முன்பு குறிப்

[திரு. எ. சுவாமிதாஸ்]

[27th March 1963]

பிட்டதைப் போல, கண்டக்டர்ஸ் பணத்தை எடுத்துக்கொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. அடிக்கடி பஸ்களை செக் செய்வதற்கு உரிய இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் அதிகமாக இருந்தால் அந்த மாநில வாய்ப்பு ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும். அதைத்தான் நான் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே கூடுதலாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி நியமிக்கப்படும் போது, அனுபவ வாயிலாக கண்டக்டர்களாக இருக்கிறவர்களுக்கு அந்த செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் பதவியைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு அவர்களுக்கு இன்று கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிற பாட்டா போதாது என்று கருதுகிறேன். அதையும் அரசாங்கம் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். அதோடு எக்ஸ்ட்ரா டைம் வேலை செய்தால், கூடுதலாக வேலை செய்தால், கூடுதல் சம்பளம் கொடுக்கவேண்டும். குறிப்பாக, திருவிழாக் காலங்களில் கூடுதலாக வேலை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு அதற்காக பாட்டா அதிகமாகக் கொடுத்து உதவவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ப்ரொமோஷன் பொருத்த வரையில் நன்றாக கவனித்தால் அவர்கள் உற்சாகமாக வேலை செய்வார்கள். கண்டக்டர்களாக இருக்கின்றவர்கள் 15 வருஷங்கள் கண்டக்டர்களாகவே வேலை செய்து கொண்டிருந்தால் அவர்கள் உற்சாகம் குன்றி விடுகிறது. அவர்களுக்கு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ், டைம் கீப்பர் போன்று ப்ரொமோஷன் கொடுத்தால் அவர்கள் உற்சாகமாக வேலை செய்வார்கள் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதோடு நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு ஏர்-கண்டிஷன்ட் பஸ் விருவதாக இந்தச் சபையிலே தெரிவித்தார்கள். அதையும் உடனடியாக அமலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும். ஒரேயடியாக நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு பஸ் விருவது சாத்தியமாயிருக்காது என்று நினைத்தால் முதலில் நாகர்கோவிலிலிருந்து திருச்சிக்கு விட்டு, பின்னர் திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு வர வசதி செய்து கொடுத்தால் மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதோடு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பீக் அவர்ஸில், காலையிலும் மாலையிலும் மக்களுக்குக் குறித்த நேரத்தில் பஸ் கிடைக்க வசதி இல்லை. வருகிற பஸ்கள் நிரம்பி இடமின்றி வருகின்றன. ஆகவே, சென்னை நகரத்தில் ஓவரலோடிங், ஸ்டாண்டிங் ஷிஸ்டம் இருப்பதைப் போல 25 சத வீதம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பஸ்களில் ஓவர்லோடிங் இருக்க அனுமதி கொடுத்தால், பள்ளி மாணவர்களுக்கும், வேறு பிரயாணிகளுக்கும் வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் அரசாங்கத் துறையில் ஒரு நல்ல வொர்க் ஷாப் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அங்கு வசதிகளெல்லாம் இருக்கின்றன. அந்த வொர்க்ஷாப்பில் பாடி பில்டிங் செய்வதற்கு முக்கிய வசதிகளெல்லாம் இருக்கின்றன என்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பாடி செய்வதற்கு உரிய நல்ல மரங்கள், தேக்கு மரங்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கிடைக்கிறது. ஆகையால் அந்த வொர்க்ஷாப்பில் பாடி பில்டிங் செய்யலாம் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

சென்னையைப் பொருத்த வரையில் என்னுடைய ஒரு சில அபிப்பிராயத்தைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். நான் பல தடவைகள் இந்த பஸ்களிலே ஏறிச் செல்லுகிறேன். அப்படி ஏறும்போதும், இறங்கும் போதும், கண்டக்டர்கள், அது சென்னை நகரத்தின் முறையோ என்னவோ எனக்குத் தெரியாதது, பிரயாணிகளை “உள்ளே தள்ளிப்போ, சீக்கிரமாக ஏறு, உள்ளே போ” என்று அவர்கள் ஒருமை வசனத்தில் கூறுகிறார்கள். அது இங்குள்ள முறை என்று நினைக்கிறேன். அதோடு அவர்கள் டிக்கட் கிழித்துக் கொடுக்கிறார்கள். 10 பைசா, 16 பைசா டிக்கெட் வாங்கிக்கொண்டு பிரயாணிகள் ஏறினாலும், இறங்கினாலும் இறங்காவிட்டாலும்

27th March 1963] [திரு. எ. சுவாமிதாஸ்]

அதைப் பற்றி கண்டக்டர்கள் கவனிக்கக் கூடிய நிலைமை இல்லாமல் எங்கெல்லாம் பஸ் செல்லுகிறதோ அங்கெல்லாம் போக வாய்ப்பு இருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் டிக்கெட் கொடுக்கும் முறைக்கு சென்னை முறை வேறுபட்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியில் ஒரு ஸ்டான்டி லிருந்து டிக்கெட் பஞ்ச் செய்து கொடுத்தால் அடுத்த ஸ்டான்ட் போவதற்கு முன் யார் யார் எங்கு இறங்க வேண்டுமென்பது தெரியும். அந்த ஸ்டான்டில் எத்தனை பேர்கள் இறங்கவேண்டும், பாக்கி பஸ்ஸில் எத்தனை பேர்கள் இருக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் கையில் இருக்கக் கூடிய way bill-லிருந்து தெரியும். யாரும் கண்டக்டர்களை அங்கே எமாற்ற முடியாது. இங்கே எமாற்றி விடலாம். ஆகவே அந்த முறையை இங்கே புத்தத் வேண்டும். டிக்கட்டுகளில் கூட, 13 பைசா, 16 பைசா, 22 பைசா என்று இருக்கிறது. அது பாஸ்ஜர்களுக்கும் சரி, கண்டக்டர்களுக்கும் சரி மிக்க தொந்தரவாக இருக்கிறது. அதை மாற்றி 10, 15, 20, 25, 30 பைசா என்று மாற்றி அமைத்தால் மிக்க சௌகரியமாக இருக்கும். பிரயாணிகள் சில்லரை கொண்டு போவதற்கும் எளிதாக இருக்கும். கண்டக்டர்களுக்கும் பாக்கி கொடுக்க கஷ்டம் இருக்காது. ஆகவே கட்டாயமாக டிக்கட்டுகளை மாற்றி அமைக்கவேண்டும்.

11-00 a.m.

பொதுவாகப் பார்க்கும் போது மாநில பஸ் போக்கு வரத்தையும், தனியார் பஸ் போக்கு வரத்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் அதிக வித்தியாசம் இருக்கத்தான் செய்கிறது. தேசியம் ஆகிவிட்ட படியால், வருமானம் அவ்வளவாக இருக்காது தான். ஏனென்றால், இதிலே வேலை பார்க்கிறவர்கள், இது அரசாங்கத்திற்குத்தானே சொந்தம், எப்படி நடந்தால் நமக்கு என்ன என்கிற மனப்பான்மையோடு தான் இருக்கிறார்கள். அது போகவேண்டும்; இது நமக்கும் சொந்தம், நம் தேசத்திற்குச் சொந்தம் என்று அவர்கள் மனதில் படவேண்டும். அப்பொழுதுதான் இது நல்ல முறையில் இயங்க முடியும். திரு. கொச்சி வண்டிகளில் மலையாளத்தில் ஒன்று எழுதி இருப்பார்கள்: “சவாகனம் நிங்களுடேது என்று கருதுகா” “இந்த வண்டி உங்களுக்குச் சொந்தம் என்று கருதுங்கள்” என்று எழுதி இருக்கிறது. அப்படி வேலை செய்கிறவர்களும், பிரயாணம் செய்கிறவர்களும் இவைகள் நமக்கும் சொந்தம், நம் நாட்டுக்குச் சொந்தம் என்று கருதவேண்டும்; இதில் வரும் வருவாய் நமக்கும் சொந்தம் என்கிற எண்ணம் எல்லோருக்கும் வரவேண்டும். பொதுவாக நாம் பஸ் போக்கு வரத்து துறை நல்ல முறையிலே பணியாற்றி வருகிறது என்பதை எண்ணி நாம் அரசாங்கத்தைப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. இத்துடன் என் பேச்சை முடிக்கிறேன்.

* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : கனம் சபைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்த மானியத்தை ஆதரித்து ஓரொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த இலாகா விலே 825 பஸ்ஸுகள், சுமார் 5,966 பணியாட்களுடனும் சீர்த் முறையில் சர்க்கார் மக்களுக்குப் பணியாற்றி வருகிறது. தனியார் துறையையும், பொதுத் துறையையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், சர்க்கார் பஸ் துறையில், 825 பஸ்ஸுக்கு 5,966 பேர்கள் என்றால், ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏழு பேர்கள் வீதம் வேலை செய்கிறார்கள். ஆனால், தனியார் துறையில் 3 பேர்கள் தான் இருப்பார்கள்; அப்படியிருந்தும், இவ்வளவு பெரிய முயற்சியில் ஈடுபட்டிருக்கும் போது, நமது லாபம் வருடா வருடம் அதிகரித்து வருகிறது என்பதை கொடுக்கப்பட்டுள்ள ஸ்டேட்மெண்டிலிருந்து அறிகிறோம். இந்த அறிக்கையின் 13-ம் பக்கத்தில், உற்று நோக்கினால், லாபங்கள் வருடாவருடம் அதிகரித்துக்கொண்டே வருகிறது என்பதை நாம் உணருகிறோம். 1957-58-ல் ரூ. 226.39, 1958-59-ல் ரூ. 244.08, 1959-60-ல் ரூ. 266.53, 1960-61-ல் ரூ. 316.27, 1961-62-ல் ரூ. 391.65 என்றும், 1962-63-ல் எதிர் பார்க்கப்படுவது ரூ. 462.14 இலட்சம் என்றும் இருக்கிறது. ஆனாலும், நெட் ப்ராபிட் என்கிற இனத்தில் பார்க்கும் போது, இந்த ஆண்டு ரூ. 11.82 லட்சம் என்று தான் காட்டுகிறார்கள். அறிக்கையில் பார்க்கும் போது, பண்டுகள் என்று 82.86 லட்சம் ஒதுக்குகிறோம்.

[திரு. டி. கார்சா கவுடர்] [27th March 1963]

பண்டுகளைப் பற்றிப் பேசும் போது, டிப்ரீசியேஷன் பண்டு, ரிஸர்வ் பண்டு, டெவலப்மெண்ட் பண்டு, ஹௌஸிங் பண்டு என்று பல பண்டுகள் இருக்கின்றன. இந்த பண்டுகளுக்கு மொத்தமாக ரூ. 254-5 லட்சம் ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறோம் என்பதைக் கண்டு பெருமையுடன் பாராட்டுகிறேன். நம் மாநிலத்து பஸ்களையும், மற்ற மாநிலத்து பஸ்களையும் பார்த்தால், நம்முடையது, சீராக, செம்மையாக நடக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. நான் மைசூர் மாநிலத்தில் சென்றிருந்த போது, அந்த மாநில பஸ்களில் பிரயாணம் செய்தேன்; இங்கேயும் நம் மாநில பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிறேன். மைசூர் பஸ்களை விட நம் பஸ்கள் மிக்க செம்மையாக நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

இந்த அறிக்கையில் ஸ்பெஷல் அட்வைசரி கமிட்டி என்று இரண்டு போட்டு இருப்பதாகவும், அவற்றில் ஒன்று சென்னையிலும், மற்றது கன்யாகுமரியிலும் இருப்பதாகவும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது கோவையிலிருந்து திருச்சிக்கும், கோவையிலிருந்து சேலத்திற்கும், மதுரஸுக்கும், மதுரையிலிருந்து உதகை போகும் பஸ்கள் கோவை வழியே போவதாலும், இன்னுமொரு அட்வைசரி கமிட்டியை அமைத்து அதைக் கோவையில் வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி அமைத்து வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

சென்னையிலே ஓடும் பஸ்களிலே இட நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கிறது. எத்தனை பேர்கள் வந்தாலும், முட்டியடித்துக் கொண்டு ஏறிக் கொள்ளும் நிலையைத்தான் பார்க்கிறோம். ஒரு கண்டக்டரால் டிக்கட்டு கொடுக்க முடியவில்லை. முன்னால் சென்றவர்களுக்கு டிக்கட்டு கொடுப்பதற்குள் அடுத்த ஸ்டாப் வந்து விடுகிறது. அப்படி ஏறி முன்னால் நகர்ந்து சென்றவர் அடுத்த ஸ்டாப்பில் இறங்க வேண்டி இருந்தால், டிக்கட்டு வாங்காமலே இறங்கிப் போகும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனித்து, சென்னை நகரத்திலாவது, இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போட்டு, முன்னால் ஒருவரும் பின்னால் ஒருவருமாக டிக்கட்டு கொடுக்க வசதி செய்து கொடுத்தால் டிக்கட்டு வாங்காமலே போகும் நிலையைத் தடுக்க முடியும். பெண்களுக்கு சென்னை பஸ்களிலே மிக்க நெருக்கடியாகவும், சங்கடமாகவும் இருக்கின்றன. ஆண்கள் அவர்களை இடித்துக் கொண்டு ஏறிச் செல்லும் நிலைதான் இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்க “லேடெஸ் பஸ்” என்று குறிப்பிட்ட நேரங்களிலாவது, எந்த எந்த பிராந்தியங்களில் அதிகமாகப் பெண்கள் பிரயாணம் செய்கிறார்களோ அங்கெல்லாம்—கல்லூரி, அலுவலகம், பள்ளி இவைகளுக்குச் செல்லும் பெண்கள் அதிகமாக இருக்கும் இடங்களில்—“லேடெஸ் பஸ்” விட்டால் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்தத் துறையில் இப்பொழுது 120 மைல்களுக்கு அதிகமாக இருக்கும் ரூட்டுகளை மட்டும் எடுத்திருக்கிறோம். எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் போட வேண்டிய அநேக திட்டங்கள் இருக்கின்றன என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. சாலையில் கிடைக்கும் அளவுக்காவது, கூடிய விரைவில் எங்கெங்கு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் விட வேண்டுமோ அங்கெல்லாம் உடனடியாக விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

* திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, ட்ரான்ஸ் போர்ட் டிமாண்டு வெட்டுப் பிரேரணை மீது எனது கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கனம் அமைச்சர் கொண்டுவந்திருக்கும் டிரான்ஸ்போர்ட் விஷயத்தில் நல்ல பல கருத்துக்களைச் சொல்லிக் கொண்டதான் இருக்கிறார்கள். ஆனாலும், லாபம் எங்கிற விஷயத்திலே பார்த்தால், நமது அரசாங்கம் சரியான கொள்கைகளை அனுஷ்டிக்காமல், அது காரணமாக அதிக லாபம் அடையாமல் இருந்து வருகிறது. இந்த லாபத்தில், தனியார் பஸ் துறைக்கும், சர்க்கார் பஸ் துறைக்கும் ஏகப்பட்ட வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதைப் போக்க நல்ல ஒரு முடிவை எடுக்க வேண்டும் என்று

27th March 1963] [திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி]

கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மேலும் கண்டக்டர்களை நியமிக்கும் விஷயத்தில்—எங்குமிடமும் கண்டக்டர்கள் அப்படி பட்ட குறைகளைச் சொல்லுகிறார்கள்—குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. ஊழல்கள் தான் தான் தோன்றுகிறது. சேலம் கோயம்புத்தூர் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் ராணிப் பேட்டையில் நிற்பதில்லை. ராணிப்பேட்டை தொழில் ஸ்தாபனங்கள் நிறைந்த இடம். அங்கே பாரி கம்பெனியாரின் தொழில்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே அங்கேயும் அந்த பஸ் நின்று அங்கு வரும் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்ல வசதி செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக திருவண்ணாமலையிலிருந்து திருப்பதிக்கு சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டு பஸ் விடுகிறது. அந்த ரூட் எப்படித்தான் எடுக்கப் பட்டதோ. சர்க்கார் சரியாகக் கவனம் செலுத்தவில்லை என்று தான் தோன்றுகிறது. சேலம் கோயம்புத்தூர் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் ராணிப் பேட்டையில் நிற்பதில்லை. ராணிப்பேட்டை தொழில் ஸ்தாபனங்கள் நிறைந்த இடம். அங்கே பாரி கம்பெனியாரின் தொழில்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே அங்கேயும் அந்த பஸ் நின்று அங்கு வரும் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்ல வசதி செய்ய வேண்டும்.

சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்குச் செல்லும் பஸ்கள் திருவள்ளூர் வழியாகவும், மற்ற வழியாகவும் செல்லுகின்றன. ஆனால் அரக்கோணம் வழியாக எதுவும் செல்வதில்லை. அந்தப் பகுதியிலிருந்தும் திருப்பதி போக பிரயாணிகள் நிறைய இருக்கின்றார்கள்.

கனம் அங்கத்தினர் சவாமிதாஸ் சொன்னது போல, உண்மையிலேயே கண்டக்டர்கள் மரியாதைக் குறைவாக நடந்து கொள்கிறார்கள். சாதாரணமாக ஒரு ரூபாய் கொடுத்து 13 பைசா டிக்கட்டு வாங்கினால், சில்லரை இருந்தால் ஏறங்கள், இல்லாவிட்டால் கீழே இறங்கிப் போ என்று மரியாதையற்ற முறையில் பேசுகிறார்கள். மரியாதையாக அவர்கள் சொல்லுவது கிடையாது. இதைவெல்லாம் சர்க்கார் கண்டக்டர்கள் நியமிக்கும் விஷயத்தில் கவனிக்க வேண்டும். அவர்களுடைய நடத்தை என்ன என்பதை விசாரித்து, அதற்குத் தகுந்தபடி நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். எல்லாத் துறைகளிலும் சட்ட மன்றத்திலே தமிழிலே அறிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன. ஆனால், இந்தத் துறையிலே மட்டும் என் ஆங்கிலத்தில் அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. மற்ற துறைகளிலே அறிக்கைகள் வெளி வரும் பொழுது தமிழிலும் அச்சடிக்கப்படுகிறது. இதில் ஆங்கிலத்தில் மட்டும் தான் அச்சடிக்கப்பட்டு விநியோகிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, இந்தத் துறையிலும் தமிழிலும் அறிக்கையைத் தயார் செய்து, ஆங்கில அறிக்கையுடன் அதையும் விநியோகிக்க வேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மாமல்லபுரத்திற்கு சென்னையிலிருந்து பஸ் போகிறது. இந்த பஸ்ஸானது சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு மாமல்லபுரத்திற்குப் போய், அங்கிருந்து காஞ்சி வந்து, திருவத்திபுரம் வழியாக செஞ்சி சென்று, அங்கிருந்து திருவண்ணாமலை போய், அங்கிருந்து சாத்தனூர் டாம் வரையிலும் போகலாம் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மீதியிருக்கக்கூடிய தனியார் துறையிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கிற ரூட் களையும் சர்க்கார் மேற்கொள்ள வேண்டும். 825 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு இவ்வளவு குறைந்த லாபம் வருகிறது என்று கருதிவிடாமல், மற்றும் இருக்கக்கூடிய பஸ் ரூட்களையும் சர்க்கார் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கூறிக் கொண்டு, எனது உரையை இத்துடன் முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார் : கனம் தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் இந்த மான்ய கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேசுவதற்கு முற்படுகிறேன். இந்த தேசியமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து சீரிய முறையிலே நடக்கிறது என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது. அதற்குச்

[திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார்] [27th March 1963]

சான்றாக நமக்கு அச்சிட்டுக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அறிக்கையைப் படித்தால் அது எவ்வளவு நல்ல முறையிலே செயல்படுகிறது என்பது கண்கூடாகத் தெரியும். குறிப்பாக ஒருவிஷயத்தை நான் முக்கியமாக எடுத்துக் கூற வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன். இந்த அறிக்கையில் நமது பஸ்களுடைய ஆபரேஷனல் எபிஷியன்ஸி 85 சதவிகிதம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். “பீரீட் ஸ்ட்ரெங்க்த்”-க்கு 85 சத விகிதம் என்று சொன்னால், அது ஒரு நல்ல எண் என்று நான் கருதுகிறேன். தனியார் துறையிலே இயங்குகிற எந்தக் கம்பெனி ஆனாலும் சரி, இதற்கென்ற முறையிலே நடந்து கொள்ளுமா என்று நினைக்கும் பொழுது, இல்லை என்றுதான் துரிதமாகச் சொல்லுவதற்கு முன் வர வேண்டும். குறிப்பாக, நமது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் சீரிய முறையில் சென்னை நகரிலும், கன்யாகுமரியிலும் நடக்கிறது என்பதைக் காணும் பொழுது மட்டிலா மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. கேரள ராஜ்யத்தில் ஒரேயடி டிரான்ஸ்போர்ட் கம்பெனிகளைவிட நமது சென்னை மாநில அரசாங்கம் ஒட்டுகிற பஸ்ஸில் கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது என்பதை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம். ஆனால், நமது அமைச்சர் அவர்கள் 1963-64-ல் ஒரு மைலுக்கு ரூபாய் 1.41 செலவாகும் பஸ் ஒட்டுவதற்கு என்றும், சுமார் ரூபாய் 30 லட்சம் கூடுதல் செலவாகும் என்றும் கூறினார்கள். சூசகமாக ஒரு வேளை நமக்கு இருக்கிற பஸ் கட்டணம் உயரக்கூடும் என்று அன்னார் தெரிவித்திருக்கிறார்கள் என்று கருதலாம். அப்படி உயர்த்தினாலும் கூட, மக்களுக்கு ஏற்ற முறையில், மக்களை அதிகமாக பாதிக்காத முறையில் அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று பணிவோடு இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விசேஷமாக பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலிருந்து பாஸெஞ்சர்களுக்கு பலவிதமான அமெனிடீஸ் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், பல இடங்களில் இன்று செய்யப்பட்டிருக்கிற அமெனிடீஸ் போதாது என்றுதான் நான் சொல்ல முற்படுகிறேன். குறிப்பாக, நாகர்கோவில் நகரத்தில் டவுன் பஸ் ஸ்டாண்டில் இருக்கிற வசதிகள் போதாது என்று பணிஷன் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். பாஸெஞ்சர்கள் அங்கு தங்கியிருப்பதற்கும், அவர்கள் யூரிஸ் பஸ்ஸுமேவதற்கும் பெல்லிலில் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக, நமது தாய்மார்களும், சகோதரிகளும் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்கின்ற நேரத்தில் அவர்கள் தங்கியிருப்பதற்குப் போதிய வசதிகள் நாகர்கோவில் பஸ் ஸ்டாண்டில் ஏற்படுத்தப்படவில்லை. அதை துரிதப்படுத்த வேண்டும். ஒரு வேளை இப்பொழுது ஒரு சிறிய ஷெட் இருந்தாலும், அதை விஸ்தரித்து நல்ல முறையில் வசதி செய்து கொடுப்பது நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சிப்பந்திகள் தங்குவதற்கு போதிய வசதிகள் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரத்தில் சில கண்டக்டர்கள் தங்குவதற்குப் போதிய வசதி இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். பட்டணத்துக்கு வெளியிலிருந்து பல பேர்கள் இன்று சென்னையில் வந்து கண்டக்டர்களாக அமர்ந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் தங்குவதற்கு வசதி இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு வழி வகைகள் செய்யப்பட்டிருந்தாலும், நெருக்கடி நிலைமை காரணமாக அதைச் சிறிது தள்ளி வைத்திருப்பதாக இந்த அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இந்த மாதிரி அத்தியாவசியமான காரியங்களுக்கு விதிலிலுக்கு அளிக்க முடியுமா என்பதை ஆராய்ந்து பார்த்து கவனிக்க வேண்டும் என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களில் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் குறைவு, அதனால் கண்டக்டர்களைக் கண்காணிப்பது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது என்று மதிப்பு மிக்க திரு. சுவாமிதாஸ் அவர்கள் இங்கு எடுத்துக் கூறினார்கள். அதுவும் கன்யாகுமரி மாவட்டத்தில் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய எண்ணிக்கையை உயர்த்துவதற்கு அரசாங்கம் வழி வகை செய்ய வேண்டும் என்பதை இந்த சந்தர்ப்ப

27th March 1963] [திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார்]

பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படிச் கூடுதலாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ஏற்படுத்தினால், வருவாயும் அதிமாகப் பெருகும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

நீண்ட தூரம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் நல்ல முறையிலே விடப்பட்டிருக்கிறது. அது சீரிய முறையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்காக நமது டைரக்டர் அவர்களையும், குறிப்பாக நமது அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. ஆனால் ஒரு விஷயத்தை மட்டும் எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். கன்யாகுமரிக்கு இங்கிருந்து நேரடியாக ஒரு பஸ் விடுவதாக முன்பு கூறப்பட்டது. ஆனால், இப்பொழுது அது பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, கைவிடப்பட்டதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அந்தப் பகுதிக்கு நேரடியாக போவதற்கு ரயில் வசதி இல்லாத காரணத்தினால், நேரடியாக அங்கு செல்வதற்கு வசதி மிக்க குறைவாக இருப்பதினால், நேரத்தையும் சற்றுக் குறைக்க முடியும் என்பதனால், அதைப் புனர் பரிசீலனை செய்து, நேரடியாக கன்யாகுமரிக்கு பஸ் விடுவதற்கு வசதி ஏற்படுத்தித் தாவேண்டும். இதை அரசாங்கம் புனர் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, எங்கள் ஜில்லாவில் அநேகமாக பல இடங்களுக்கு அரசாங்க பஸ்கள் விலைதரிக் கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் நோடிபுகேஷன் ஆன பல ஸ்டட்களில் பஸ்கள் விடப்படாமல் இருக்கின்றன. அதையும் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நாகர்கோவிலிலிருந்து விரிவினைக்கு மங்காடு வழியாக ஒரு பஸ் விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். நாகர்கோவிலிலிருந்து விரிவினைக்கு சர்க்கார் பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அது வேறு வழியாகச் செல்லுகிறது. அதற்கு அரசாங்கத்திற்கு நன்றி உடையவர்களாக நாங்கள் இருக்கிறோம். இது ஒரு முக்கியமான ஸ்ட் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொண்டு, உடனடியாக பஸ் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நாகர்கோவிலில் இயங்குகிற ஸென்டிஸ் ஒர்க்ஷாப் சீரிய முறையிலே நடந்து வருகிறது. ஆனால் முழுமையான அளவுக்குச் செயல்படவில்லை என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஆகவே, அதிகமாக பாடிகளைக் கடவுதற்கும், மற்ற ரிப்பேர்கள் செய்வதற்கும் அதை முழுமையாகச் செயல்படுத்துவதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

எங்கள் ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில், அங்குள்ள மக்கள் தேசியமயம் ஆக்கிய பஸ் போக்குவரத்தைத்தான் அதிகமாக விரும்புகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் பல ஸ்ட்கள் எடுக்கப்பட வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கின்றன. குறிப்பாக நாகர்கோவில்—திருநெல்வேலி ரூட்டை எடுக்கப் போவதாக இருந்தது. என்ன காரணத்தினாலோ கைவிடப் பட்டிருக்கிறது. அதை புனர் பரிசீலனை செய்து, அந்த ரூட்டை எடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். தனியார் துறையிலே நடப்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, இன்று இந்த இலாகா சீரிய முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது என்பது தெரியவரும். அதற்காக எங்களுடைய ஜில்லா மக்கள் இந்த இலாகாவிற்கு பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளார்கள். சிப்பந்திகளுக்கு அதிக ஊக்கம் அளிக்கக்கூடிய வகையிலே பிரமோஷனுக்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுத்து, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களாகவும், டைம் கீப்பர்களாகவும் நியமிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நல்லாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

தேசியமயம் ஆக்கியுள்ள போக்குவரத்து ஸ்தாபனங்களிலே முதன்மையாக நடந்து வருகிற இந்த ஸ்தாபனத்தின் மீது பல குறைகளைக் கூறுகிறார்கள். போதிய அளவிலே வருவாய் கிடைக்க வில்லை என்று கூறப்

[திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார்] [27th March 1963]

பட்டது. தேசியமயம் ஆக்கிய இந்த ஸ்தாபனங்களில் வருவாயை மட்டும் அரசாங்கம் பார்ப்பதில்லை. பொதுமக்களுடைய நன்மையையும் அதிகமாக கவனிக்கிறார்கள் என்பதை நாம் உரை வேண்டும். வருவாயை மட்டும் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டுமென்பது அரசாங்கத்தின் நோக்கமல்ல. தனியார் துறை பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்கிறவர்களுக்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். தங்குவதற்கு போதுமான வசதிகள் இல்லாத முறையிலேதான் தனியார் துறையில் பல இடங்களில் இந்த பஸ் போக்கு வரத்து நடந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால், சர்க்கார் இலாகா அப்படி நடக்கவில்லை. பிரயாணிகளுக்கு பல வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். இன்னும் விஸ்தரிப்பதற்கு பல திட்டங்களைத் தீட்டியிருக்கிறார்கள். அவைகள் எல்லாம் விரைவிலே நிறைவேற்றப்படும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. ஆகவே, இந்த மாதிரி நல்ல முறையில் இயங்குகிற இந்த இலாகாவிற்கு எதை பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : கணம் தலைவர் அவர்களே, நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள அரசாங்க போக்கு வரத்து இலாகா மானியத்தின்மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஒட்டி ஓரிரண்டு கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள அறிக்கையில், பிரயாணிகளின் வசதி, தேவை ஆகியவைகளை முதலாவதாகவும், வருமானத்தை இரண்டாவதாகவும் வைத்துத்தான் இந்த இலாகா பணியாற்றுகிறது என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். பிரயாணிகள் வசதி, தேவையைப் பற்றிக் கூறும் பொழுது, அமைச்சர் அவர்கள் வேறு மாநிலத்திலிருந்து வந்த ஒரு என்ஜினியர் எஃஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்குக் கொடுத்த சர்ட்டிபிகேட்டைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார். ஓரளவுக்குக் எஃஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் நல்ல முறையில் நடைபெறுகிறது என்று கூறுவதற்கு நானும் ஆசைப் படுகிறேன். ஆனால், நகரங்களிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் எப்படி ஓடுகின்றன, அன்றாடம் பஸ்களுக்காக காத்திருந்து மக்கள் தாங்கள் படும கஷ்டத்திலே, மனவேதனையில் கொடுக்கும் சர்ட்டிபிகேட்டுக்கள்தான் என்ஜினியர் சர்ட்டிபிகேட்டைவிட உண்மையிலேயே இந்த இலாகாவிற்குப் பொருந்தும் என்று நான் நினைக்கிறேன். நகரங்களில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் பற்றிய அபிப்பிராயங்களை மக்கள், பத்திரிகைகளில் ஆசிரியர்களுக்கு எழுதும் கடிதங்களிலும், கிரேவிப்பதை அமைச்சர் அவர்களும் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே அதைப்பற்றி நான் அதிகம் கூறவேண்டாம். இந்த அரசாங்க பஸ் துறை எப்படிப் பணியாற்றுகிறது, கிடைக்கிற வருமானம் எப்படி இருக்கிறது என்பதைப் பற்றி கணக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் இந்த பஸ்கள் எவ்வளவு மைல்கள் ஒரு ஆண்டிற்கு ஓடுகின்றன என்றும், ஒரு மைலுக்கு எவ்வளவு வருமானம் கிடைக்கிறது என்றும், ஒரு மைலுக்கு எவ்வளவு செலவாகிறது என்றும், ஒரு மைலுக்கு எவ்வளவு மிச்சமாகிறது என்றும் கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கொடுக்கும் பொழுது அரசாங்கம் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளுகிற முறை வேறு, தனியார் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளுகிற முறை வேறு என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். என்னைப் பொறுத்த வரையில் அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கிற கணக்கை ஒரு புறம் வைத்துவிட்டு, தனியார் கொடுக்கும் கணக்கு முறையிலே இதை அணுக விரும்புகிறேன். 1961-62-ல் அரசாங்கம் 825 பஸ்களை வைத்திருந்தாலும், 635 பஸ்களை நான் தோறும் ஒட்டுவதாக கணக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 635 பஸ்களை ஒட்டியதினால், 1961-62-ல் கிடைத்த வருமானம் (கன்யாகுமரி உட்பட) ரூபாய் 391 லட்சம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இதை வைத்துக் கொண்டு, ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு எவ்வளவு சராசரி வருமானம் கிடைத்தது என்று கணக்குப் பார்த்தால் ரூ. 143 தான் வருகிறது. இவ்வாறு நான் குறிப்பிடும் பொழுது, குறைந்த வருமானமுள்ள ரூட்டுகள் இருக்கின்றன. அதிக வருமானமுள்ள ரூட்டுகளும்

27th March 1963] [திரு. து. ப. அழகமுத்து]

இருக்கின்றன என்று பதில் சொல்லுவார்கள். குறைந்த வருமானம் எவ்வளவு, கூடிய வருமானம் எவ்வளவு என்ற கணக்கு நமக்குத் தரப்படவில்லை. எப்படியிருந்தாலும் நான் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 143-க்குக் குறைந்த வருமானமுள்ள பஸ்ஸுட் இருக்க முடியாது. ஏனெனில் அரசாங்க பஸ்களிலேயுள்ள வீட்டில் கபாலிட்டியை வைத்துப் பார்க்கும் பொழுது, இதற்கும் குறைவாக வருமானம் கிடைக்க முடியாது. ஆகவே சராசரி வருமானத்தைத் தனியார் குறையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும் பொழுது, தனியார் குறையில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு கிடைக்கின்ற வருமானத்தைவிட மிகக் குறைந்த அளவிலே கிடைக்கிறது. கலெக்ஷன் சைடில் இவ்வளவு குறைவாக வருமானம் கிடைப்பதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை.

1961-62 லாபக் கணக்கைப் பார்த்தால், கன்னியாகுமரி உட்பட, நிகர லாபம் என்ற வகையில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூ. 3,245 தான் கிடைத்திருக்கிறது. வட்டிக்கு என்று சர்க்காருக்குக் கொடுப்பதையும் சேர்த்துக் கணக்கிட வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறுவார்கள். வட்டியை நிகர லாபத்தோடு சேர்த்துப் பார்த்தாலும் ரூபாய் 6,221 அளவிலேதான் லாபம் கிடைக்கிறது. அது மட்டுமல்ல. இன்னும் டெவலப்மெண்ட் வேலைகளுக்கும் பிரயாணிகளுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கும் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகையையும் லாபத்தோடு சேர்த்துப் பார்த்தாலும்கூட பஸ் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 7,000 தான் கிடைக்கிறது. இது மிகவும் குறைந்த வருமானம். தனியார்களுக்கு இன்கம் டாக்ஸ் இலாகாவிலே வட்டி முதலிய எல்லாச் செலவும் போகத்தான் ரூ. 6,800 நிகர லாபமாகக் கணக்கிடுகிறார்கள். பொதுவாக வட்டியைப் பொறுத்த மட்டில் தனியாருக்கு பெர்மிட் கிடைத்து விட்டது என்றால், மூலதனமே தேவை இல்லை, அந்த பெர்மிட்டை நம்பியே கடன் கொடுப்பற்கு தாராளமாக முன் வருகிறார்கள். 12 சத விதத்திற்கு மேலும் வட்டி கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் இருந்தும், அவர்களுக்கு லாபம் அதிகமாக வருகிறது. ஆனால் அரசாங்க பஸ்களின் கணக்கைப் பார்த்தால் லாபம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. இப்படி குறைவதற்கு ஏதோ தவறு நடக்கிறதென்றுதான் கொள்ளவேண்டும். அரசாங்க பஸ் ஒன்றுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு நிகர லாபம் 10,000 கிடைக்க வேண்டும், மிகமிகக் குறைவாகத்தான் இந்த இலாகாவிற்கு லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்று கணக்கு காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இது ஒரு தேசிய நஷ்டம் என்றுதான் நான் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த முறையைப் போக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படி லாபக் கணக்குக் குறைவாக இருப்பதன் காரணமாக வேறு ஒரு தவறும் ஏற்படுகிறது. அது என்னவென்றால் அதிக வருமானம் சம்பாதிக்கக்கூடிய முதலாளிகள் சர்க்கார் காட்டுகிற கணக்கை வைத்துத் தங்களுக்கும் அப்படித்தான் லாபம் வருகிறது என்று வருமான வரி அதிகாரிகளிடத்திலே காட்டி தப்பித்துக் கொள்வதற்கு பயன்படுத்திக் கொள்கிறார்கள். எஸ்டிமேட் இன்கம் கணக்குக் கொடுப்பதற்கும் இது பயன்படுகிறது. ஆகவே இந்த பொது ஸ்தாபனம் குறைவான லாபத்தோடு நடப்பதானால், தனியார் லாபம் தேடிக் கொள்வதற்கு பயன்படுத்திக் கொள்ளக்கூடிய அளவிலே செய்யக்கூடாது என்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பொதுவாக இதிலே மற்ற கணக்குகளைப் பார்க்கும்போது தனியார் குறையிலே என்ன செலவாகிறது என்பதற்குத் தகுந்தாற் போல இந்தத் குறையிலேயும் செலவாகிறது என்பதைக் காட்ட முயற்சித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் வருவாயைப் பரர்க்கிறபோது தனியாரைவிட மிகக் குறைந்த அளவிலேதான் இருக்கிறது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட திறமைக் குறைவான நிர்வாகம் மேலும் மேலும் நீடித்துக் கொண்டேபோனால் பொது மக்கள் பயனடைய முடியாத ஒரு சூழ்நிலையில் கிடைக்கவேண்டிய வருமானம் கிடைக்காமல் போய்விடும் என்பதைக் கூறிக்கொள்ளுகிறேன். ஆகவே இதற்கான நடவடிக்கை எடுத்து நல்ல முறையிலே நிர்வாகம் செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

11-30
a.m.

[27th March 1968]

* திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்களுடைய மானியத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1948-ம் ஆண்டிலே தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட் மிக நல்ல முறையிலே வளர்ந்து இன்றைக்கு டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தினர் எந்த முறையில் அதை பேணி வளர்த்து பொதுமக்களுடைய பாராட்டிற்கு உரியவர்களாகியிருக்கிறார்களோ.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : தயவுசெய்து தனி ஸ்தாபனம் ஒன்றைப்பற்றியும் தற்போது கூறவேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி சொன்னால் நான் பதில் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அப்போது அவர்களுக்கு கோபம் வருகிறது.

திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : அந்த அளவிலே நம்முடைய தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த டிரான்ஸ்போர்டானது வளர்ந்து பொது மக்களுடைய பாராட்டுதலுக்கு உரியவர்களாக இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லும்போது பெருமைப்படுவையுடையிருக்கிறது. அன்னிய மாகாணங்களுக்கு நான் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். அங்கு தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களில் பிரயாணமும் செய்து பார்த்திருக்கிறேன். ஆனால் நம்முடைய மாகாணத்திலே இருக்கின்ற அளவுக்கு நல்ல வசதி, நல்ல தண்டிஷன் களுடன் கூடிய பஸ்கள் அங்கு கிடையாது என்று நான் கண்ணாடிப் பார்த்திருக்கிறேன். அனுபவித்தும் இருக்கிறேன். அந்த அளவிலே பார்க்கும் போது தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் மிக நல்ல முறையில் செயல்படுகிறது என்பதைப்பற்றி கூறிக்கொள்ள பெருமைப்படுகிறேன்.

கனம் எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர்கள் பேசும்போது பஸ்கள் முழுவதும் தேசிய மயமாக்கப்படவேண்டுமென்பதுதான் தங்களுடைய கொள்கை என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் இந்த மானியத்தில் மேலும் பேசும் போது தனியார் துறையிலே ஏன் அவ்வளவு லாபம், இந்தத் துறையிலே ஏன் அவ்வளவு லாபம் கிடைக்கவில்லை என்றெல்லாம் கேட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு தொழில் தேசியமயமாக்கப்பட்டால் அந்தத் தொழிலிலே சர்க்காருடைய கவனமெல்லாம் பொதுமக்களுடைய வசதிகளைப் பெருக்கவேண்டுமென்பதுதான். மேலும் அதில் பணியாற்றக்கூடிய டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், இன்னும் தொழிற்சாலைகளிலே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுடைய நலன்களைப் பெருக்குவதில் சர்க்கார் முழு கவனத்தையும் செலுத்துகிறார்கள். அகையினாலேதான் தனிப்பட்டவர்களுடைய பஸ் டிரான்ஸ்போர்டில் வருகிற அளவு லாபம் நமக்கு வருவது இல்லை என்பதை புரிந்து கொள்ள வேண்டும். எப்பொழுதும் ஒரு தொழிலிலே ஒரு போட்டா போட்டி இருந்தால்தான் அதிலே ஈடுபடுகிறவர்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். இதன் மூலமாக அனுபவிக்கிறவர்களுக்கும் நல்ல லாபம் கிடைக்குமென்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே தான் தனியார் துறையில் இருக்கின்ற பஸ்களை அப்படியே விட்டுவிட்டு நீண்ட தூர பஸ்களை நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். நம்முடைய தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் மக்களுக்கு நல்லமுறையில் செயல்படுகிறதென்பதைப் பார்க்கிறோம். ஆனால், இந்த சென்னை நகரத்திலே உள்ள பஸ்களைப் பற்றி ஒவ்வோரு ஏற்றிச்செல்லுகிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. இன்னும் பல குறைகளையும் சொல்லுகிறார்கள். இதற்குக் காரணம் சென்னை நகரத்தினுடைய மக்கள் தொகை அதிகம் என்று நான் நினைக்கிறேன். இருந்தாலும் இந்தக் குறைகள் இன்னும் நல்ல முறையிலே தீர்க்கப்படவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பல துறைகளிலே இந்த கண்டக்டர்கள் நடந்துகொள்கிற ஒரு முறை இருக்கிறதே இது நன்றாக கவனிக்கப்படவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்கள் நடந்துகொள்கிற முறையின் காரணமாகத்தான் பிரயாணிகளுக்கு அதிக கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதை சரிவர சீர்த்திருத்துவதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

27th March 1963] [திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம்]

ஒரு 10 நாட்களுக்கு முன்புகூட நான் ஒரு பஸ்விலை பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தேன். அப்போது இரண்டொரு பெண்மணிகள் பஸ்விலை ஏறினார்கள். அவர்கள் ஏறுவதற்கு முன்பே கண்டக்டர் விசில் அடித்து விட்டதன் காரணமாக ஒரு பெண்மணி தரையிலே ஒரு காலும், படியிலே ஒரு காலும் வைத்துக்கொண்டு ஒரு ஆபத்தான நிலை ஏற்பட்டது. ஆனால் நாங்கள் சத்தம் போட்டதன் பின்பு வண்டி நிறுத்தப்பட்டு அவர்கள் எறிக்கொண்டார்கள். இம்மாதிரியான விஷயங்களிலெல்லாம் நாம் கவனம் செலுத்தவேண்டும். ஏற்கனவே இம்மாதிரியான குறைகள் நடந்து ஒரிரண்டு பெண்கள் கால் முறிந்து கஷ்டப்பட நேர்ந்ததென்பதை இந்த இடத்திலே கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். இவற்றை எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் போக்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் நீண்ட தூர பஸ் சென்னைக்கு வரும்போது தியாகராயநகர் ஸ்டாபிங்கிலே நிற்கிறது. அதற்குப் பிறகு ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் பக்கத்தில் தான் போய் நிற்கிறது. இரவு வேளைகளில் தி. நகர் வந்திறங்குகிற பிரயாணிகள் அங்கு பக்னி கிடைக்காமல் சிரமப்படுவண்டிய நிலை ஏற்படுவதால், தி. நகரைத் தவிர, மவுண்ட் ரோடிலே ஒரு ஸ்டாபிங்கும், செண்ட்ரல் ஸ்டேஷன் அருகே ஒரு ஸ்டாபிங்கும், அதன் பிறகு ஹைக்கோர்ட்டிலே ஸ்டாபிங்குமாக அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்பொழுதுதான் இரவில் வருகிற பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும். பஸ் றூட் நெம்பர்களையும் புறப்படுகின்ற காலத்தையும் அச்சடித்து பொது மக்களுக்கு விநியோகம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைச் செய்தால்தான் எந்த பஸ் எந்த நேரத்திலே எங்கிருந்து புறப்படுகிறதென்பதை பொது மக்கள் கவனித்துத் தெரிந்துகொள்ள வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சென்னையிலிருந்து தஞ்சாவூருக்கு ஒரு நீண்டதூர பஸ் விடப்படுகிறது. அது தஞ்சாவூருடன் நின்று விடுகிறது. அதற்கு அடுத்து 32 மைல் தூரத்திலுள்ள அதிராமபட்டினத்துக்குச் செல்ல வசதி செய்யப்படவில்லை. அதிராமபட்டினத்துக்குப் போகவேண்டியவர்கள் சென்னை நகரத்திலே அதிகம் பேர் வசிக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த பஸ்ஸை தஞ்சாவூரிலேயே நிறுத்தி விடாமல் அதிராமபட்டினம் வரையிலும் நீட்டி விட்டால் வசதியாக இருக்குமென்று தஞ்சாவூர் அங்கத்தினர்களெல்லாம் என்னிடம் அடிக்கடி சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்கூட அமைச்சர் அவர்களுடைய தொகுதியாகிய பட்டுக்கோட்டை வழியாகத்தான் செல்கிறது. அந்த பஸ்ஸை தஞ்சாவூரிலிருந்து அதிராமபட்டினம் வரை நீட்டிக்கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீண்டதூர பஸ்களை ஏர் கண்டிஷன் செய்தால் மிகவும் வசதியாக இருக்கும். வெயில் காலங்களில் நீண்ட தூரம் பஸ்களில் செல்லவேண்டியிருக்கும் போது பஸ்கள் ஏர் கண்டிஷன் செய்யப்பட்டதாக இருக்குமானால், பிரயாணிகளுக்குக் கஷ்டம் இல்லாமலும் வசதியாகவும் இருக்கும். ஆகவே நீண்ட தூரம் செல்லும் பஸ்களையெல்லாம் ஏர் கண்டிஷன் செய்யவேண்டும். அதற்காகக் கட்டணம் சிறிது அதிகமாக இருந்தாலும் பரவாயில்லை.

1947-48-ம் ஆண்டில் ஒரு மைல் பஸ் ஓட்டுவதற்கு 69 ந.பை. செலவு ஆயிற்று என்றும், 1960-61-ம் ஆண்டில் 1.34 ந.பை. ஆக இருந்தது என்றும் 1963-64-ம் ஆண்டில் 1.44 ந.பை. செலவாகும் என்றும் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதைக் குறிப்பிட்டதன்மூலம் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு விரும்புகிறார்கள் என்பது எனக்கு சூசகமாக விளங்குகிறது. மற்ற மாநிலங்களைப் பார்க்கும்போது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் கட்டணம் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு சிறிது கட்டணத்தை ஏற்றினாலும் பரவாயில்லை என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன்.

[திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம்] [27th March 1969]

வரி போட்டதற்குப் பின்னால், தனியார்த் துறையில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறவர்கள் பஸ்ஸை நடத்த முடியாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று கூறுகிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் லாபம்தான் வருகிறது. நஷ்டம் இல்லை என்று காண்பித்தால், தனியார்த் துறையில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறவர்களும் சுணங்காமல் வரி கட்டுவார்கள் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் சபைத் தலைவர் அவர்களே, தற்சமயம் விவாதத்தில் இருந்து கொண்டிருக்கக் கூடிய மான்யத்தின் மீது என்னுடைய யோசனைகளைச் சொல்வதற்கு நான் விரும்புகின்றேன்.

இன்றையதினம் நமது அரசாங்கம் போக்குவரத்து பஸ் தொழிலை மேற்கொண்டு நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டிருக்கிறது. பொதுத் துறைக்கும் தனியார்த் துறைக்கும் எப்போதுமே போட்டி ஏற்படத்தான் செய்யும். பொதுத்துறையை எந்த அளவுக்கு பலவீனப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவுக்குத் தனியார்த் துறையில் உள்ளவர்கள் பலவீனப்படுத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பொதுத் துறையின் நோக்கத்தைப் பாழ்ப்படுத்துவதற்காகவே சில பத்திரிகைகளும், இதர தேசவிரோதச் சக்திகளும் இருந்துகொண்டு இதை எதிர்ப்பதையே குறிக்கோளாகக் கொண்டிருக்கின்றன. அமைச்சர் அவர்கள் “ஆதாயத்தோடு இந்த தொழில் நடத்தப்படுகிறது” என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மிகவும் வரவேற்கத்தகுந்த ஒரு தொழிலாக நாம் இதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அந்த முறையிலே பார்த்தால், மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கக் கூடியவர்களும் நமது சர்க்கார் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பாராட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் லாபகரமாக நடக்கும்போது, தனியார்கள் நடத்தும் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் லாபம் வரவில்லை, நஷ்டம்தான் வருகிறது, வரி செலுத்தக்கூட முடியவில்லை என்று சிலர் ஒப்பாரி வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அம்மாதிரி நஷ்டம் வருவதாகச் சொல்லிகொண்டு பஸ் தொழிலைத் தனியார் நடத்தவேண்டிய அவசியம் இல்லை. இப்போது தனியார் நடத்துகிற வரையில் அவர்களுக்கு விட்டுவிட்டு, மேலும் புதிய ரூட்கள் வழங்கும்போது தனி நபர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டியதில்லை என்று நான் அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். அதற்குப் பதிலாக புதிய ரூட்கள் கொடுக்கும்போது, நகர சபைகளுக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும் அனுமதி கொடுக்கலாம். கிராமப்புறங்களில் 20, 25 மைல் ஒடக்கூடிய பஸ் ரூட்களையெல்லாம் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கலாம். இம்மாதிரி கொடுத்தால் அவர்களுக்குப் போதுமான நிதி உதவி கிடைக்கும். அந்த ஆதாயங்களை வைத்து, நாம் போட்டிருக்கும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளுவார்கள். அந்த முறையில் அரசாங்கம் ஆலோசனை செய்யவேண்டும். கூட்டுறவு முறையில் இருக்கக்கூடியவர்களுக்கும் புதிய ரூட்கள் கொடுக்கலாம் அல்லது, நகர சபைகள், பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் இவற்றுக்கும் கொடுக்கலாம்.

நம்முடைய மாநிலத்தில் சர்க்கார் நடத்தும் துரித பஸ்கள் நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. துரித பஸ்களில்தான் அதிகமானவர்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஆசைப்படுகிறார்கள். ரயிலைவிட பஸ்ஸில் போவதுதான் செளகரியமாக இருக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை இருப்பதால் துரித பஸ்களை அதிகமான ரூட்களில் விடவேண்டிய நடவடிக்கைகளை நாம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

சென்னையிலிருந்து திருச்சி வரையில் துரித பஸ் விடப்படுகிறது. அது திருச்சியோடு நின்றுவிடுகிறது. திருச்சியில் இறங்கினால், அங்கிருந்து தனியார்த் துறை பஸ்ஸில் ஏறித்தான் மதுரை செல்லவேண்டியிருக்கிறது.

27th March 1963] [திரு. ஆ. கு. சுப்பையா]

80 மைல் தூரமுள்ள மதுரைக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், தனியார் துறை பஸ்களைத்தான் தேடிப்பிடிக்கவேண்டும் என்கிற அவசியம் இல்லாத அளவுக்கு சென்னையிலிருந்து திருச்சி வழியாக மதுரைக்கு அந்த பஸ்ஸை விடவேண்டிய நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து முத்துப்பேட்டை, திருத்துரைப்பூண்டி, திருவாரூர், நன்னிலம், மாயவரம் வழியாக ஒரு துரித பஸ் விடுவார்களானால் சென்னைக்கு வரக்கூடிய மக்களுக்குச் சௌகரியமாக இருக்கும். ரயிலில் வருவதற்கு மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ரயிலில் ஒரே ஒரு கார்டு தான் இணைப்பதால் புளி மூட்டை மாதிரி அடைய வேண்டியிருக்கிறது. ஜனங்கள் சௌகரியமாகப் பயணம் செய்ய முடிவதில்லை. ஆகவே, துரித பஸ்ஸை இந்த மார்க்கமாக விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்தால், அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு மிகவும் உதவியாக இருக்கும். அப்படியெல்லாம் செய்தால், நம்முடைய பொதுத் துறை லாபகரமானதாக இருக்கமுடியும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

இந்தத் துறையில் இருக்கும் குறைப்பாடுகளைப் போக்கி, வருமானத்தை அதிகரிக்கவேண்டுமென்றால், இந்தத் துறையிலுள்ள அலுவலர்கள் நல்ல முறையில் நடந்துகொள்ளுகிறார்களா என்று அரசாங்கம் கவனித்துக் கொள்ளவேண்டும். அப்படிச் கவனிக்கவில்லையென்றால், அவர்களே பொதுத் துறைக்கு விரோதமாக இருந்துகொண்டு, இம்மாதிரி செய்கிறார்களோ என்னவோ என்கிற ஒரு ஐயப்பாடு எழக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். நாம் ஒரு தொழிலை நடத்தும்போது, அந்தத் தொழிலுக்குப் பெரிய அளவுக்கு எதிர்ப்பு இருக்கக்கூடிய இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், அந்தத் தொழிலுக்கு விரோதமானவர்கள் நிர்வாகத்திலோ அல்லது வெளியிலோ இருக்கக் கூடியவர்கள் எந்த அளவுக்குக் குந்தகம் ஏற்படுத்திறார்கள் என்று பார்த்து, ஜாக்கிரதையாக அதைக் கண்காணித்து நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் மீண்டும் அரசாங்கத்திற்குச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். புதிய ஸ்டர்களைத் தயவு செய்து தனி நபர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டாம். நாமே அதை நடத்துவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய முடியும். நகரசபைகளுக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும், கூட்டுறவு முறையில் நடத்த முன்வருகிறவர்களுக்கும் புதிய பஸ் ஸ்டர்களைக் கொடுப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

திரு. முனா. ஆதி : மதிப்பிற்குரிய சபை மன்றத் தலைவர் அவர்களே, கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மோட்டார் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது தரப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஒட்டி சில கருத்துக்களைச் சொல்ல நான் விழைகின்றேன்.

நாட்டிலே இன்றைக்கு நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கும் காரணத்தால் ரயிலுக்குச் சமமாக மோட்டார் போக்குவரத்து, மக்களுக்கு வசதிசெய்து தருகிறது. அந்த மோட்டார் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் முழுக்கமுழுக்க தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதிலே முனையவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

இன்றைக்கு வசதி பெற்றவர்களும், செல்வாக்கு உள்ளவர்களும், செல்வந்தர்களும்தான் பஸ் ஸ்டர்களைப் பெருமளவுக்கு வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பஸ் ஸ்டைப் பெற்று, மறுபடியும் அதை வேறொருவருக்கு மாற்றக்கூடிய அதிகாரம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படக்கூடாது. அவர்களுக்குக் கொடுத்த ஸ்டைட் அவர்கள்தான் நடத்தவேண்டுமென்றும், நடத்தினால் நஷ்டம் வருகிறது, அதனால் நடத்த முடியவில்லை என்று அவர்களுக்குத் தோன்றினால், அரசாங்கம் அந்த ஸ்டைட் உடனடியாக ரத்து செய்துவிட்டு, புதிய நபருக்குக் கொடுக்கும் முறையை அரசாங்கம் கடைபிடிக்க வேண்டும்.

[திரு. முனு. ஆதி]

[27th March 1963]

தனிப்பட்டவர்கள் பஸ் ஸ்டாட் வாங்கி, ஆறு மாதம், ஒரு வருஷம் கழித்து, ஐம்பதாயிரம், ஒரு லட்சம் ரூபாய்க்கு அதை மற்றவருக்கு விற்ப்பைக்கு விற்கிறார்கள். வாங்கும் சக்தி முதலாளிகளுக்கு இருக்கும் காரணத்தால், அந்தத் துறையில் அதிக மூலதனம் போட்டு நடத்தக் கூடிய வசதி செல்வந்தர்களுக்கு இருக்கும் காரணத்தால், மேலும் மேலும் தனியார்த் துறை வளரக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஸ்டாட் கொடுத்த பிறகு, வேருருவருக்கு மாற்றும் அதிகாரத்தைத் தனியாருக்குக் கொடுக்காமல், ஸ்டாட் ரத்து செய்யும் அதிகாரத்தை அரசாங்கமே வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். என்னுடைய சொந்தக் கருத்தைக்கேட்டால் ஸ்டாட்களை எல்லாம் விட்டுவிடலாம் என்பேன். ஸ்டாட் கான்ஸ்பரன்ஸ் போட்டு, யார் யாருக்கு ஸ்டாட் கொடுக்கலாம் என்பதற்கு முதலாளிகளை வரவழைத்துத் தீர்மானிப்பதைவிட, பஸ் ஸ்டாட் எல்லாம் விட்டால் அதிகக் தொகை சர்க்காருக்குக் கிடைக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னையிலிருந்து தாம்பரத்திற்குப் பஸ் புதிதாக விடப்போகிறோம் என்று மாவட்டக் கலெக்டர் விளம்பரப்படுத்தி, தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளை உட்கார வைத்து, முடிவு செய்யாமல், ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை நிர்ணயம் செய்து, அதற்குக் குறையாத தொகைக்கு எலத்திற்கு விடப் போகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டால், அதிகமான தொகை அரசாங்கத்துக்கு வர வாய்ப்பு இருக்கும். ஆகையால், யாருக்குக் கொடுப்பது என்பதை நிர்ணயிக்கும் பொறுப்பைக் கலெக்டரிடம் விடுவதைவிட, ஸ்டாட் எலத்திற்கு விட்டால் அதிக வருவாய் கிடைக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

நாம் அடிக்கடி பஸ்களுக்கு வரி விதிக்கும்போது, தனியார்த் துறையில் இருப்பவர்களெல்லாம் திடீர் என்று கட்டணத்தை உயர்த்திவிடுகிறார்கள். அந்த அதிகாரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கும் அரசாங்கம் தீவிர கவனம் செலுத்த வேண்டும். அப்படிப்பட்ட கட்டுப்பாடு இல்லாத நிலையில், கடந்த ஆண்டு நான் குறிப்பிட்டது போல்—சென்னையிலிருந்து காஞ்சிபுரம் போக ஒரு ரூபாய் கட்டணம் இருந்ததை ரூ. 1-6-0 அளவுக்கு உயர்த்தியது எல்லோருக்கும் தெரிந்த விவரமாகும். அப்படி கட்டணத்தை ஏற்றும் அதிகாரத்தைத் தனியாருக்கு விடாமல், அதைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். எப்பொழுது வரி போட்டாலும், “இந்த அளவுக்குத்தான் கட்டணத்தை ஏற்றவேண்டும், இதற்கு மேல் ஏற்றக்கூடாது” என்று தெரிவிவான விதியை நிர்ணயித்து விடுவதற்கு அரசாங்கம் தீவிர நடவடிக்கை எடுப்பதில் இறங்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று பஸ் போக்குவரத்து மூலம் கிராமங்களுக்கும் நல்ல பயன் ஏற்படவேண்டுமென்ற நல்ல நோக்கம் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது, நமக்கெல்லாம் கூட இருக்கிறது. அடித்தட்டில் வாழும் மீனவ மக்கள் 10,000 பேருக்கு மேல் திருவான்மியூரிலிருந்து முடிக்காடு வரையில் மணல் பரப்பில் நடந்துவரும் கோரக் காட்சியைப் பார்க்கிறோம். அந்த வட்டாரப் பஞ்சாயத்து போர்டு தீர்மானம் போட்டும், மனு அனுப்பியும் இதுவரை எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அந்தப் பகுதியிலே ஒரு பஸ் ஸ்டாட் ஆரம்பிக்க தீவிர அக்கரை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலும் சிறு சிறு கிராமங்கள் போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இருக்கின்றன. அதன் காரணமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகுந்த அவதிக்கு உள்ளாகியிருக்கிறார்கள். சென்னையிலிருந்து பல்லாவரத்திற்கு பஸ் செல்கிறது, பல்லாவரம் பஸ்ஸில் ஒன்றையோ இரண்டையோ, வேளச்சேரி, மேடவாக்கம், சந்தோஷபுரம், ஆதம்பாக்கம் வழியாக ஆலந்தூருக்கு வரவிட்டால் ஆலந்தூருக்கு மக்கள் வர வசதியாக இருக்கும். அதே போன்று சென்னையிலிருந்து பல்லாவரம் போகு போது சந்தோஷபுரம், மேடவாக்கம், வேளச்சேரி வழியாகச் சென்றால் மக்களுடைய போக்குவரத்துக்கு வசதியாக இருக்கும். அந்த முறையில் பஸ் ஸ்டாட் அமைக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

27th March 1963]

[திரு. முனு. ஆதி]

சென்னையிலிருந்து திருப்போளூருக்குச் செல்லுகின்ற பஸ்ஸை மேட வாக்கம், வேளச்சேரி, சீதனப்பாக்கம், மதுரப்பாக்கம், மாம்பாக்கம் வழியாகச் செல்லும் வகையில் அமைத்தால் 20, 25 கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி கிடைக்கும்.

அண்மையில் கவர்ன்மென்ட் பஸ்ஸானது சென்ட்ராமல் மவுண்ட் வரை விடப்பட்டிருக்கிறது. அங்கு நந்தம்பாக்கம் என்ற கிராமம் இருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸை நந்தம்பாக்கம் வரை விட அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்னையை அடுத்து இருக்கக் கூடிய பல பகுதிகளில் இன்றைக்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. அவர்கள் பல மைல் தூரம் நடந்து ரயிலையோ, பஸ்ஸையோ பிடிக்கவேண்டியிருக்கிறது. அங்கெல்லாம் புதிய பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அமைத்து, மக்களுக்குப் போக்கு வரத்து வசதி செய்து கொடுக்க வழி வகுக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்து கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. சி. ஸ்ரீனிவாசன் : கனம் தலைவர் அவர்களே, கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த நிறுவனம் சத்திரம் பெற்ற காலத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இன்றுவரை 16 ஆண்டு ஆகிறது என்பதை நினைக்கும்போது நாம் பெருமிதம் கொள்ளாமல் இருக்க முடியாது. இந்த நிறுவனம் என்றும் 16 வயதோடு இளமையோடு இருந்து நல்ல முறையில் மக்களுக்குச் செயல்பட வேண்டுமென்ற வாழ்த்து சக மெம்பர்களோடு சேர்ந்து தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நிறுவனத்திற்கு அமைச்சராக அமர்ந்திருப்பவர்கள் பல நாடுகளைச் சுற்றிப் பார்த்தவர்கள். அவர்களுடைய திறமையான மேற்பார்வையின் கீழ் இந்த இலாகாவில் பணி இயங்கி வருகிறது என்பதை நினைக்கும்போது உண்மையிலேயே பூரிப்பு அடையவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறோம். இருந்தாலும் ஒரு சில அபிவிருத்திகளைப் பற்றி மட்டும் நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் ஒன்று இராமநாதபுரத்திலே இருந்து தஞ்சாவூருக்குச் செல்லுகிறது. கன்னியாகுமரியிலிருந்து இராமநாதபுரத்திற்கு வருகிறது. இராமநாதபுரத்திலேயே இந்த பஸ்களை எல்லாம் ஏன் நிறுத்தி விடுகிறார்கள் என்றுதான் தெரியவில்லை. பிற மாகாணங்களில் இருந்து வருகிறவர்கள் இராமேஸ்வரம் வரை போகவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். அவர்கள் ரயிலில்தான் போக முடியுமே தவிர, பஸ்ஸில் போக முடியாது. இது பற்றி நான் சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனத்திற்கு எழுதியிருக்கிறேன். மண்டபம் வரையிலாவது பஸ் போனால் அங்கிருந்து Ferry செர்வீசில் இராமேஸ்வரம், தனுஷ்கோடி போகச் சவுகரியமாக இருக்கும். இராமநாதபுரத்திலிருந்து தஞ்சாவூர் போகிற பஸ் பாம்பு போல் வீளைந்து, காரைக்குடி, புதுக்கோட்டை, திருச்சி, தஞ்சாவூர் என்று ஊர்களை யெல்லாம் சுற்றிக் கொண்டு செல்கிறது. ஏதோ ஊர் சுற்றிப் பார்க்கிற பயணம் மாதிரி இருக்கிறதே தவிர, பஸ்ஸில் போவது மாதிரித் தெரியவில்லை. இதைப் பற்றியும் நான் எழுதியிருக்கிறேன். தஞ்சாவூரிலிருந்து புறப்பட்டால், புதுக்கோட்டை, திருப்பத்தூர், சிவகங்கை, பரமக்குடி வழியாக இராமநாதபுரம் வந்து சேர்ந்து விடலாம். ஷார்ட்டேஜ் ஆப் மைல்ஸ் இருந்தால் மண்டபம் வரை கூட எக்ஸ்டென்டு பண்ணலாம். பஸ்கள் மத்தியானம் 12 மணிக்குப் புறப்படுகிறது. “அரைவல்” டைம் பார்க்கிறபோது இரவு எட்டு மணியாக இருக்கிறது. அதை விட்டு நாலு மணிக்கு போட் மெயிலில் ஏறினால், 9 அல்லது 10 மணிக்குத் தஞ்சாவூருக்குப் போய்ச் சேர்ந்து விடுகிறார்கள். இந்த நிலைமையில் இந்த பஸ்ஸில் யார் ஏறுவார்கள்? ஆகவே, காலையில் பஸ் புறப்படும் வகையில் நேரத்தை மாற்றினால் ஜனங்களுக்கு சவுகரியமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. ஸ்ரீனிவாசன்]

[27th March 1963]

பல வசதிகள் இந்த பஸ்களிலே இருக்கின்றன. அசெம்பிளி மெம்பர்களுக்காக ஒரே ஒரு வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். பார்லிமெண்ட் மெம்பர்களுக்கு, “அவர்கள் ரெயிலில் எங்கு வேண்டுமானாலும் போகலாம்” என்ற முறையில் பாஸ்கள் வழங்கியிருக்கிறார்கள். அதே போன்று ஸ்டீட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் எங்கெங்கு ஒடுகின்றனவோ அங்கெல்லாம் சட்டசபை மெம்பர்கள் எந்த நேரத்தில் வேண்டுமானாலும் எங்கு வேண்டுமானாலும் போகலாம் என்று பாஸ் கொடுத்தால் புரட்சிகரமாக இருக்கும். நமது மாநிலம் மற்ற மாநிலங்களுக்குப் பல வகைகளில் வழிகாட்டியாக இருப்பது போல் இதிலும் வழி காட்டியாக இருக்கவேண்டும். கலெக்டர் ஆபீசுகளில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் பல பஸ்கம்பெனிகளில் இந்த மாதிரி பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த மாதிரி சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கும் டிபார்ட்மெண்டில் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

சென்னை நகரத்தில் கவர்ன்மெண்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் இருப்பது மாதிரி மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களிலும் டவுன் பஸ்களை விட்டால் ஜனங்களுக்குச் சவுகரியமாக இருக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நேஷனலைஸ்டு பாசஞ்சர் செர்விஸ் மாதிரி நேஷனலைஸ்டு கூட்ஸ் செர்விசும் ரொம்ப அவசியமானதாகும். நேஷனலைஸ்டு கூட்ஸ் செர்விஸ் இல்லாதது பலவிதமான விலையேற்றத்திற்குக் காரணமாக இருக்கிறது. இதற்கும் முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்தத் துறை மேலும் நல்ல முறையில் செயல் பட என்ரோரும் ஒத்துழைப்புக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லி என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. செ. கொ. விஸ்வநாதன் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இதற்காக மானியத்தைக் கோரிப் பேசிய அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய உரையிலே, “சர்க்கார் மோட்டார் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கக் கூடிய சிறு குறைபாடுகளை அதிகமாகப் பெரிது படுத்திப் பேசாமல் இருக்க, சிறு குறிப்புகளைத் தந்தார்கள். சில விளக்கங்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். நானும் எதிர்த்துக் கிளியில் இருக்கும் காரணத்தால் அந்தத் துறையிலுள்ள சில குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக, பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்கின்றவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் இடையே ஏற்படுகின்ற சச்சரவுகளைப் பற்றிப் பலரும் எடுத்துக் கூறினார்கள். கண்டக்டர்கள் பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்கிறவர்களை மிகவும் மரியாதைக் குறைவாக நடத்துகிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை முதலிலே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ரயில்வே இலாகாவில் காணுகின்ற குறைபாடுகளைப் பற்றி எழுத அங்கே புகார்ப் புத்தகங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பஸ்களில் இருக்கின்ற குறைபாடுகளைத் தெரிவிக்கவேண்டுமென்றால் நேராக அதிகாரிகளுக்குத் தான் எழுத வேண்டும். ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் புறப்படுகிற இடத்திலும், சேருகிற இடத்திலும் ஒரு புகார்ப் புத்தகம் வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

12-00
noon.

இந்தக் குறைபாடு ஏன் ஏற்படுகிறது என்று பார்த்தால் சில்லரை கொடுக்கிற முறையில் இருக்கிறது என்று எடுத்துக் காட்டினார்கள். ஓரளவுக்குத் தான் அதை ஏற்றுக் கொள்ளலாம். தவிர, ஓரளவு கண்டக்டரினது வகுதியின்மையையும், அதே நேரத்தில் அவர்கள் பிரயாணிகளை நேரடியாகத் தாக்காமல் பொதுவாக திட்டிப் பேசும் ஒரு நிலை இருக்கிறது. நானே ஒரு இடத்தில் பாதிக்கப்பட்டேன். அந்தப் புகாரை சென்ற ஆண்டு இதே மாதம் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு எழுதியும் இதுவரை ஒரு

27th March 1963] [திரு. செ. கொ. விஸ்வநாதன்]

நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை, நடவடிக்கை எடுத்த தரங்களா இல்லையா என்று கூட எனக்கு தெரிவிக்கவில்லை. என் போன்ற இம்மன்ற உறுப்பினர்களுக்கே இந்த கதி என்றால் சாதாரண பாமர மக்கள் எத்தளவு பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் உரை வேண்டும். சர்க்கார் பஸ்கள் எத்தளவில் சுத்தமாக வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று பார்த்தால் மிகவும் மோசமான நிலையில் தான் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அதுபற்றி விசாரிக்கும் போது, சர்க்கார் பஸ்களை சுத்தம் செய்ய இப்போதிருக்கிற டிப்போக்களில் தண்ணீர் வசதி இல்லாததால் பஸ்கள் சுத்தம் செய்யப்படுவதில்லை, வாரக் கணக்கில் அவை சுத்தம் செய்யப்படாமல் தூசு படிந்திருக்கிறது என்று அறிகிறேன். பின்னர், மழை காலத்தில் பஸ்க்குள் தண்ணீர் புகுந்து விடுகிறது. ஜன்னல்கள் சரியாக அமையவில்லை. அதோடு படுதாக்கம், பஸ்கள் வந்தபோது இருந்ததுதான் இப்போதும் இருக்கின்றன. மழை காலத்தில் பிரயாணிகள் சீட்களில் உட்கார முடியவில்லை. இரண்டு பேர்கள் அமரும் சீட்களில் ஒருவர் அமர்வதற்குத்தான் முடிகிறது என்ற நிலை தான் இருக்கிறது. ஆகவே மழை காலத்தில் பிரயாணிகள் வசதியோடு அமர ஜன்னல் வசதியை மாற்றியமைத்து, படுதாக்களை மாற்றியமைத்து வேண்டிய வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நெடுந்தூர பஸ்கள், எட்டு டன் சுமை தாங்கக் கூடிய லேண்டர் வண்டிகள்தான் ஓடுகின்றன. சாதாரணமாக 50 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வது என்றால் அதிகப் பளு உள்ள வாகனத்தில் குறைந்தளவு பளு இருக்கும் விதத்தில் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதால் அதிர்ச்சி ஏற்படும் அளவிற்கு சீட்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்ற குறைபாடும் இருக்கிறது. உட்காருகிற இடத்தில் காலை வைக்கக்கூட கஷ்டமாக இருக்கிறது. சாய்ந்து உட்கார்ந்தால் தலைப்புறத்தில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் லிஸ்ட் போகிற போக்கில் தலை ஆடிக் கொண்டுதான் செல்லும். அந்தளவு இருக்கின்றன சர்க்கார் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள். ஆகவே சீட் அமைப்பில் தக்க மாறுதல்கள் செய்து நீண்ட தூரம் செல்லும் பிரயாணிகள் வசதியாக களைப்பு இல்லாமல் செல்வதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி, பிற வசதிகள் செய்து கொடுக்க சர்க்கார் முன் வந்திருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அத்திட்டங்களை உடனடியாக நிறைவேற்றி அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை செய்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். அடுத்து, பஸர் ஓவர் டைம் டியூட்டி செய்ய முன் வருகிறார்கள். ஆனால் அப்படி ஓவர் டைம் செய்ய சர்க்கார் உத்தரவு பிறப்பிக்கவில்லை. இப்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் பஸ்களை அப்படி ஓவர் டைம் செய்ய முன் வருகிறவர்களைக் கொண்டு ஓட்டினால் சர்க்காருக்கும் அதிக வருமானம் கிடைக்கும் என்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன், வணக்கம்.

திரு. கோ. சி. மணி : மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் இங்கு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிற மான்யக் கோரிக்கை மீது தரப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் கூறலாம் என்று கருதுகிறேன். குறிப்பாக சென்னை நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ்களையும், அதற்கு மேல் நீண்ட தூரம் பயணம் செய்யும் பஸ்களையும் ஏற்று நடத்திற பெரும் பொறுப்பை இன்றையதினம் அரசாங்கம் மேற்கொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு கூறுகிறபோது இன்றையதினம் தமிழ் நாட்டில் இருக்கிற பஸ் ஓளர்களில் மிகப் பலம் வாய்ந்தவர்களும், அதிகப்படி அரசாங்கத்திற்கு வரி செலுத்துபவர்களாக நாம் இருக்கிறோம் என்று பெருமையோடு குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அது வலுப் பெற வேண்டும், நாம் தான், நாம் மட்டும்தான் இம்மானிலத்தில் பஸ் நிறுவனத்தை நடத்துகிறவர்கள் என்ற முறையில் மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக் காட்டாக இருக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த பஸ்களை, இத்துறையை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் வற்புறுத்தி வருகிறோம். அதையொட்டி நீண்ட தூர பஸ்களை ஓட்டிச் செல்

[திரு. கோ. சி. மணி] [27th March 1963]

லும் ட்ரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும், அவர்கள் நிலை இன்று எப்படி இருக்கிறது என்பதை அருள் கூர்ந்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். சென்னையை விட்டுப் புறப்படுகிற பஸ் தஞ்சை போய்ச் சேர வேண்டுமென்றால் காலையில் 9-30-க்கு புறப்படும் பஸ்ஸை தஞ்சைக்கு மாலை 4-30-க்கு கொண்டு போய் விட்டு விட்டு, மறுநாள் காலே புறப்பட்டு ராமநாதபுரம் போகிற பஸ் வழி போய் மறுநாள் அங்கிருந்து புறப்பட்டு திருச்சி வந்து இப்படி ஏறத்தாழ ஒரு வார காலத்திற்கு திருச்சி, தஞ்சை மாவட்டங்களில் ற்றி அங்கு பணிபுரிந்து எட்டாம் நாள் அவர்களுக்கு இரண்டாம் ஷிப்ட் கிடைக்கும் அளவில்தான் இன்று இந்த போக்குவரத்து முறை அமைந்திருக்கிறது. ஆக இப்படி ஏழு நாட்கள் சென்னையில் குடியிருக்கும் ட்ரைவர், கண்டக்டர் நாலேந்து மாவட்டங்களைத் தாண்டி 7, 8 நாட்கள் தங்கி தங்கள் இரண்டாம் முறைப் பயணத்தைச் சென்னை வந்து முடிக்கிறார்கள். பிறகு ஆறு நாட்கள் லீவ் கிடைத்து பிறகும் அதேபோல் தான். இப்படி அமைகிறது அவர்கள் வாழ்க்கை. இந்நிலை நிச்சயமாக இருக்கக் கூடாது. சென்னையில் இருந்து புறப்பட்டுச் செல்கிற ட்ரைவர், கண்டக்டர் எல்லா மார்க்கங்களையும் தெரிந்து கொள்ளவேண்டுமென்ற நியதி இருந்தாலும் கூடவே துணையாக வேறு ஒரு ட்ரைவரையும், கண்டக்டரையும் அழைத்துச் சென்று எல்லாச் சாலைகளையும், போக்குவரத்தையும் வேண்டுமானால் பார்வையிட்டு தேவை என்று ஏற்பட்டால் அவர்களை மாற்றலாம். ட்ரெயினிங் கிடைத்த பிறகு அவர்களை அங்கு போடலாம். இல்லை, அவர்கள் மீது குறை இருந்தால் இன்னொரு வேலுக்கு மாற்றலாமே தவிர அந்தந்த மாவட்டங்களில் அவர்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பதுதான் சிறந்தது. அடுத்து, நீண்ட தூர பஸ்களில் போகும்போது பிரயாணிகள்கையில் எடுத்துச் செல்லும் சாமான்களுக்கு லக்கேஜ், ரெயில்வே கட்டணத்தை விட, தனியார் குறைக்கம்பனிகள் நடத்தும் பஸ்களில் வாங்கப்படும் கட்டணத்தை விட ஒரு பங்கு அல்ல, மூன்று பங்குக்கு மேல் இந்தக் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை இந்த அவையில் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒரு பை, இன்னொரு மூன்று பொருள்களை எடுத்துக் கொண்டு போனால் லக்கேஜ் ஒரு டிக்கட்டின் கட்டணம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்படி சென்னையிலிருந்து தஞ்சைக்கு செல்லும் பிரயாணிகளிடம் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதை எதற்காக நான் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் இரண்டுச் சாமான்களை எடுத்துச் சென்றால் லக்கேஜ் அதிகம் போடுவார்களே என்று மக்கள் அஞ்சி சர்க்கார் பஸ்களில் ஏறாமல் வேறு பஸ்களில் இறங்கி ஏறி, இறங்கி ஏறியாவது போகலாம் என்று எண்ணி சர்க்கார் பஸ்ஸைப் புறக்கணிக்கிறார்கள். இதனால் நம் வருவாய் ஒரளவு குறையும் என்று கூட நான் கருதுகிறேன். அதோடு தனியார் நடத்தும் பஸ்கள் அரசாங்க பஸ்களை விடத் தேவலை, அரசாங்கப் பஸ்ஸில் கட்டணம் அதிகமாகயிருக்கிறது என்று மக்கள் பிரசாரம் செய்கிற அளவிற்கு இன்று சர்க்கார் பஸ்களில் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்று நான் இங்கு குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஆகவே பிரயாணிகள் எடுத்துச் செல்லும் பொருள்களுக்கு உள்ள கட்டணத்தைக் குறைக்கத்தான் வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் இறுதியில் குறிப்பிடுவார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதிகப்படியான பளுவைக் கொண்டு சொல்வதைத் தடுக்கவே இப்படித் கட்டணம் விதிக்கிறோம் என்று அவர்கள் சொன்னாலும் சொல்லலாம். எந்தளவிற்குப் பொருள்களைக் கொண்டு செல்லலாம் என்ற நியதி மக்களுக்குப் புரிந்திருக்கிறது, அந்த அளவிற்குத்தான் அவர்கள் பொருள்களைக் கொண்டு செல்வார்கள். எந்த அளவு ஏற்ற முடியுமோ அந்த அளவிற்குத்தான் கொண்டு செல்வார்கள். ஆகவே கட்டணத்தைக் கூட்டுவதால் அவர்கள் பொருள்கள் கொண்டு செல்வதைத் தடுத்து விடலாம் என்று சொல்வதற்கில்லை. நீண்ட தூரம் செல்லும் பஸ்களில், அவை நிற்கிற இடங்களில் எல்லாம் பொது கக்கூல் இருக்கிறது என்று நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியாது. நான் ஒன்று குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னையில் இருந்து நீண்ட தூரப் பஸ்ஸில் செல்லும் பிரயாணிகள் விருத்தாசலம் போய் அங்கு ஏதாவது மலஜலம் கழிக்க நினைத்தால் பஞ்சாயத்தில் இருக்கிற பொதுக் கக்கூல் குறிப்பிட்ட

27th March 1963]

[திரு. கோ. சி. மணி]

இடத்தில் இல்லை ஒரு கோவில் பக்கத்திற்குப் போய்தான் பிரயாணிகள் எது செய்ய வேண்டுமானாலும் செய்யலாம். அங்கு மூன்று நிமிடங்கள் தான் நிற்கிறது. ஐந்து நிமிட நேரம் இன்னொரு வண்டி நிற்கிறது. ஏறத்தாழ பத்து மணி நேரத்திற்கு மேல் பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளின் நிலை எப்படியிருக்கும்.? அவர்கள் எப்படி பொறுத்துக் கொள்ள முடியும்? இப்படிப்பட்ட பஸ்களில் சாதாரண சிறு கக்கூலை இணைத்து அந்தந்த ஸ்டேஷன்களில், பஞ்சாயத்துக்களிலுள்ள அல்லது முனிசிபாலிட்டிகளிலுள்ள தோட்டிகளை வைத்து, இருக்கிற தட்டை எடுத்துவிட்டு வெறொரு தட்டை மாற்றுவதற்கு உண்டான் நிலைமகளைச் செய்யலாம் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம் கும்ப கோணத்தில் ராம விலாஸ் கம்பெனியார் ரேஸ்டு வண்டி ஒன்றைக் கட்டி இருக்கிறார்கள். அதிலே இப்படிப் பரிட்சார்த்தமாக முகங்களை அழகு செய்வதற்கும், டிரெஸ்களை மாற்றுவதற்கும், மலஜலம் கழிப்பதற்கும் வசதி செய்திருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் அரசாங்க பஸ்களிலும் பரிட்சார்த்தமாகச் செய்யலாம்.

அதை அடுத்து பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் எந்த இடத்தில் மதிய உணவு அருந்துவது, எந்த இடத்திலே மாலைத் தேனீர் அருந்துவது என்பதெல்லாம் வரையறுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. ஒரு நாளைக்குக் கூட லூரிலே மதிய உணவு சாப்பிடலாம் என்று சொல்கிறார்கள். இன்னொரு நாள் விருத்தாசலத்திலே சாப்பிடலாம் என்று சொல்கிறார்கள். இதற்குக் காரணம், கண்டக்டர்கள் புதிது புதிதாக மாற்றப்படுவதுதான் என்று தெரியவில்லை.

தனியார் துறையில் இல்லாத ஒரு ஏற்பாட்டைச் சர்க்கார் பஸ்விலே செய்திருக்கிறோம். அடுத்து இன்ன ஊர் வருகிறது, இத்தனை மணிக்கு அங்கு போய்ச் சேரும், அங்கிருந்து இத்தனை மணிக்குப் புறப்படும் என்பதையெல்லாம் காட்டும் ஒரு போர்டை வைத்திருக்கிறார்கள். வேறு எந்த பஸ்விலும் இல்லாத முறை இது. அதேபோன்று இத்தனை மணிக்கு இன்ன ஊரில் சாப்பிடலாம் என்பதற்கும் ஒரு போர்டை வைத்தால் பிரயாணம் செய்கிறவர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். இந்த நிலைமைகளை யெல்லாம் உள்ளபடியே மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த தேசிய மயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத்துறை மானியத்தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்த அறிக்கையைப் படித்தபோது உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சி அடைந்தேன். 1962-63-லே அதிகமான பஸ்களைப் போட்டு பல நல்ல வசதிகளை எல்லாம் பிரயாணிகளுக்குத் தந்து தொழிலாளர்களுக்கும் வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்தோடு முயற்சி எடுத்திருப்பது பற்றிப் பாராட்டுகிறேன். இன்னும் இந்த நிர்வாகத்தைத் திறமையோடு நடத்துவதற்கு எவ்வளவு ஊக்கத்தைத் தரமுடியுமோ அவ்வளவுக்குத் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட தொழில்களில் மக்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்படும், அப்போது தான் மக்கள் சோஷலிஸ சம தர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க ஆதரவு தருவார்கள். அந்த வகையிலே முதலிலே போக்குவரத்துத் துறையிலே ஈடுபடுத்தப்படுகின்ற வேலை ஆட்கள் தேசிய மனப்பான்மை படைத்தவர்களாக முடிந்த வரை இருப்பது மிக மிக அவசியம் என்று நினைக்கிறேன். சாதாரணமாகச் சிறு குறைகள் இருந்தாலும் கூட பஸ்களில் போகும்போதும் வரும்போதும் “உங்கள் அரசாங்கத்தைக் கேளுங்கள், உங்கள் மந்திரிகளைப் போய்க் கேளுங்கள்” என்று மிகச் சலபமாகச் சொல்கிறார்கள். அதைக் கேட்கும்போது ஆத்திரம் பொங்குகிறது. அரசாங்கத்துக்கு எவ்வளவு பொறுப்பு இருக்கிறதோ அந்த அளவுக்குப் பொறுப்பு தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கிறது என்ற உணர்ச்சி அற்றவர்களை இந்தப் பணியிலே ஈடுபடுத்தி விடுகிறார்களே என்ற வேதனைப் பட

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

[27th March 1963]

வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இதிலே ஈடுபடுத்தப் படுகிறவர்களுடைய மனப் பான்மையைப் புரிந்துகொண்டு நல்ல மனப்பான்மை உள்ள தொழிலாளர்களை மட்டும் இந்தத் துறையிலே ஈடுபடுத்த வேண்டுமென்பதில் அக்கறை காட்டுவது மிக மிக அவசியம் என்று முதலிலே சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக இந்த நிர்வாகத்தை இன்னும் சற்றுத் திறம்பட நடத்த வேண்டுமென்றால் நம்முடைய அரசாங்கத் துறையிலே சூப்ரவசரி ஸ்டாப், டெக்னிகல் ஸ்டாப், என்று இருப்பவர்களில் சூப்ரவசரி ஸ்டாப் அதிகமாக இருப்பதைக் குறைக்கவேண்டும். சூப்ரவசரி ஸ்டாபை அதிகமாக வைத்து துக்கொள்ளாமல், டெக்னிகல் ஸ்டாபை (நுண்கலைப் பயிற்சி பெற்றவர்களை) அதிகமாக ஈடுபடுத்தினால் துரிதமாகச் செல்லும் பஸ்களை எல்லாம் நன்றாகக் கண்காணிப்பதற்கு வேண்டிய வழி ஏற்படலாம். இவ்வளவு திறம்பட இந்தத் தொழிலை நடத்தியும் கூட துறையுக்கு எண்பத்தைந்து பஸ்கள்தான் ஒடுகின்றன. சில பஸ்களை 10, 11 மணிவரையில் டிரிப் புக்கு அனுப்பி விட்டு ஷெட்குக்குள்ளே கொண்டுபோய் விட்டு விடுகிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கும் போது தனியார் துறைக்கும் நம்முடைய சர்க்கார் துறைக்கும் ஒரு சில வேறுபாடுகள் இருப்பதைக் காண முடியும். தனியார் துறையில் ஒரு பஸ் பழுது ஆகிவிட்டால் இரவோடு இரவாக ரிபேர் செய்து மறுநாள் ரோட்டிலே விட்டால் தான் அவர்களுக்கு கட்டுப்படியாகும். அவர்களுக்கு அதிலே கவலை இருப்பதால் துரிதமாக வேலை நடக்கிறது. நமது சர்க்கார் துறையிலே எவ்வளவோ முயற்சிகள் செய்தும் கூட இது போன்ற குறைகள் நிறைய இருக்கின்றன.

இப்போது தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கம் அளிப்பதற்கு அட்டென்டன்ஸ் போனஸ் என்று கொடுக்கிறார்கள். அது போன்று யார் அனுவசியமாக டிரிப்புகளைக் குறைக்காமல் பஸ்களை ஒட்டுகிறார்களோ அந்த டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஊக்கம் அளிக்கும் வகையில் பரிசுகள் கொடுத்தால், அவர்கள் இன்னும் சற்று கண்காணிப்புடன் இருந்து தாங்கள் ஒட்டும் பஸ்களில் சிறு சிறு ரிப்பேர்கள் ஏற்பட்டாலும் அதை உடனடியாகச் சீர் செய்து செம்மைப்படுத்தி ஒட்டுவார்கள்.

தற்போது ஜனத்தொகைப் பெருக்கத்தினால் ஏற்பட்டிருக்கக் கூடிய நெருக்கடியின் காரணமாக இருக்கின்ற சங்கடங்களை ஓரளவு சமாளிக்க வேண்டும். இவ்வளவு பஸ்கள் போட்டும் கூட சென்னையில் மணிக்கணக்கில் பஸ் ஸ்டாண்டில் காத்துக்கொண்டு இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இன்னும் துரிதப்படுத்த, நிர்வாகத்தைச் செம்மைப் படுத்த வேண்டுமானால் பஸ்களில் ரிப்பேர் ஏற்பட்டால் அதிக நாளைக்கு ஒரக்கஷாப்பில் தங்க வைக்காமல் வெகு சீக்கிரத்தில் அவைகளைச் சரிப்படுத்தி அவைகளை வெளியே கொண்டு வரவேண்டும். அதுபோன்று பஸ்களுக்கு பிரேக் சர்ட்டிபிகேட் கொடுப்பதையும் காலாகாலத்தில் செய்யவேண்டியது மிக மிக அவசியம். இப்போது அதற்கு ஓரளவிற்குத் தக்க முயற்சியை எடுத்திருக்கிறார்கள். அது வர வேற்கத்தக்கது. பிரேக் சர்ட்டிபிகேட்டுக்காக அதிக காலத்தை எடுத்துக் கொள்ளாமல் எவ்வளவு துரிதமாகச் செய்கிறோமோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு மக்களின் பாராட்டை அரசாங்கம் பெற முடியும். 1960-61-லிருந்து பேசுஞ்சர், அமெனிட்டிஸ் பண்ட் டெவலப்மெண்ட் பண்ட் ஆகியவற்றை ஏற்படுத்தி நல்ல முறையில் பாடுபட்டு வருகிறது, அதற்காக உண்மையிலேயே இந்த இலாகாவைப் பாராட்ட வேண்டும். அந்த முயற்சியின் விளைவாக மாம்பலத்தில் அழகான ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டை இன்றைய தினம் பார்க்கிறோம். அதற்காக உண்மையிலேயே நான் பொருளமைப் படுகிறேன். தென் சென்னையில் வைத்தார்களே, வட சென்னையில் வைக்க வில்லையே என்று பொருளமைப் பட்டேன். அந்தக் குறையை இந்த இலாகா தீர்த்துவிடுமென்று நம்புகிறேன். திருவொற்றியூரில் அல்லது தங்கசாலையில் அதுபோன்று ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டை அமைக்கவேண்டும். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் தெற்கு வாழ்கிறது வடக்கு தேய்கிறது என்று நான் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அடுத்த

27th March 1963]

[திருமதி டி. என். அனிந்தநாயகி]

பஸ் ஸ்டாண்ட் மந்தவெளியில் வைக்கப்போவதாகக் கூடத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதிகளெல்லாவற்றையும்விட வட சென்னைப்பகுதி ஜனநெருக்கமான பகுதி. ஆகவே துரிதமான முறையிலே எங்கள் பகுதியிலே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டை அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் பிரமோஷனே கிடையாது. ஒருதரம் டிரைவராக அல்லது கண்டக்டராகப் போய் சேர்ந்து விட்டால் கடைசி வரையில் அதே நிலைமையில்தான் இருக்க வேண்டும், ஆகவே அவர்களுக்கு உற்சாகத்தை ஏற்படுத்தும் வகையில் கிரேடு, இரண்டாவது கிரேடு, மூன்றாவது கிரேடு என்று வைத்து, ஐந்து வருஷம் சர்வீஸ் போட்டால் போட்டால் இரண்டாவது கிரேடு 10 வருஷம் சர்வீஸ் போட்டால் முதல் கிரேடு என்ற முறையில் அவர்களுக்குப் பிரமோஷன் கொடுத்து அவர்களுடைய சம்பளத்தை அதிகப்படுத்திக் கொடுத்தால்தான் அவர்களுக்கும் வேலையிலே சற்று அக்கறை காட்டுவேண்டுமென்று என்னம் பிறக்கும். இப்போது கண்டக்டர்கள் பெரும்பாலும் எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்தவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கிரெளரிகல் ஸ்டாப்ஃ ஆக வருவதற்கு லாயக்கானவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் உத்தியோக உயர்வுக்கு வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும். இப்போது ஏதோ பரிட்சை வைத்துத் தேர்ந்து எடுக்கிறார்கள், அவர்களுக்குப் பரிட்சை தேவையில்லை. எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்தவர்கள் பயிற்சிக்குப் பிறகு அவர்களுக்கு உத்தியோக உயர்வுக்காக சில பர்சன்னை ஒதுக்கிவைத்தால் தான் வேலை செய்வதில் அவர்களுக்கு ஊக்கம் இருக்கும். அதுபோன்று டெக்னிகல் ஸ்டாப்ஃகளிலும் எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் க்ளினர்களாகக் கூட வந்து சேர்கிறார்கள். வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தின் காரணமாக எந்த வேலையையும் செய்ய சம்மதித்து வந்து சேருகிறார்கள். அவர்கள் மேலே படித்து முன்னுக்குவாய் வாய்ப்புக் கொடுக்கவேண்டும். இன்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டில் க்ளினராக இருப்பவர்கள் ஆட்டோமோபைல் என்ஜினியரிங் படிப்பதற்கு வாய்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அதை அதிகரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சாதாரணமாக க்ளினராக இருக்கக் கூடியவர்கள் போர்மென் (Foreman) ஆக வரக் கூடிய வாய்ப்புக் கொடுத்தால் அவர்களுக்கு வேலையில் சற்று ஊக்கம் பிறக்கும். அந்த வசதிகளை நாமும் செய்து மகிழ்ச்சி அடையலாம். இதற்கெல்லாம் வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டுமென்று மிகத் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அது மட்டுமல்லாமல் இன்றைக்கு அம்பத்தூர், ஆவடி, புழலேரி போன்ற இடங்கள், வடக்கே திருவொற்றியூர், எண்ணூர் போன்ற இடங்கள் எல்லா வற்றிலும், நகரத்தைச் சுற்றிப் பெரிய பெரிய தொழிற்சாலைகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த ரூட்டுகளில் பஸ்கள் குறைவாக இருக்கின்றன. ஆகவே, ஆவடி, அம்பத்தூர் பக்கம், இந்தப் புறத்தில் திருவொற்றியூர், எண்ணூர் போன்ற இடங்களுக்கு அதிக பஸ்களை வீட்டு, அதிகமாகத் தொழிலாளர்கள் சென்று இறங்க லீஸன் டிக்கட் வசதி கொடுத்து உதவி செய்தால் உண்மையிலேயே தொழிலாளர்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக இந்த இலாகா இருக்கிறது என்று வாழ்த்துவார்கள்.

இங்கே வேலை செய்கிற பல தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி குறைவாக இருக்கிறது. இதற்காகப் பணத்தை ஒதுக்கிவைத்தாலும் கூட, அதை இன்னும் அதிகப்படுத்தி, அவர்களை உற்சாகப்படுத்தும் முறையில் அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து கொடுப்பது அவசியம். இப்போதே அவர்களில் சிலர் புறம்போக்கு இடங்களில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அந்த இடத்தைப் பட்டா செய்து கொடுத்து அங்கேயே இருக்க வசதி செய்து கொடுத்தால், அப்படிச் செய்வதானது அரசாங்கத்தின் பளுவைக் குறைக்கும். அவர்களுக்கு நல்ல முறையில் வீட்டு வசதி செய்து கொடுப்பதில் அரசாங்கம் அக்கறை எடுக்கவேண்டும். அதற்கென்று ஒரு லேபர் ஆபீஸர்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [27th March 1963]

இருக்கிறார் அந்த இலாகாவில். அவர் இன்னும் கொஞ்சம் வேகமாக வேலைகளைச் செய்து அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து தருவது மிக மிக அவசியம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அதே போன்று 4 வொயர்லெஸ் ஜீப்ஸ் வைத்திருக்கிறார்கள், ப்ரேக் டவுனைக் கவனிக்க. அது அவ்வளவு அவசியமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். 4 வொயர்லெஸ் ஜீப்ஸ் போட்டு உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று சொன்னாலும் கூட, அந்த ஜீப்ஸ் அவ்வளவு ஒழுங்காக வேலை பார்க்கின்றனவா என்பதையும் கண்காணிப்பது அவசியம் என்று நினைக்கிறேன். எங்கேயோ ப்ரேக் டவுனுக்குப் போனோம் என்று சொல்லுவது சலபம். உண்மையில் ப்ரேக் டவுன்கள் கண்காணிக்கப் பட்டனவா, உடனடியாகச் சென்று ப்ரேக் டவுன் கவனிப்பதற்குப் பயன்பட்டனவா அல்லது வேறு துறையில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனவா என்று கண்காணிப்பது அவசியம். அதற்கென்று ட்ரைவர்கள் வைத்துச் செய்வதைக் காட்டிலும் டெக்னிகல் ஸ்டாஃபில் ஹெலி வெஹிகிள்ஸ் ஓட்டக் கூடியவர்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் அவர்களைக் கொண்டு இந்த வொயர்லெஸ் ஜீப்ஸ் ஓட்ட வாய்ப்புக் கொடுத்தால் அவர்களுக்கு இன்னும் சற்று அதிகமாக ஊதியம் கிடைக்கும், நமக்கும் செலவு குறையும்.

இதற்கெல்லாம் மேலாக, நமக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தேவைப்படுகிறது. உடனடியாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இருந்தால் உண்மையில் நல்ல முறையில் துரிதத்தில் வண்டியைச் செம்மையாக்கி அனுப்பமுடியும். இன்றைக்கு இந்த இலாகாவிற்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கொடுக்கப் பெரிய பெரிய கம்மெனிகன் தயக்கம் காட்டுகின்றன. காரணம் இது அரசாங்க இலாகாவானதால், அரசாங்கத்தில் பில் கொடுக்க இரண்டு மாதங்கள் ஆகுமே என்று பெரிய கம்மெனிகள் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கொடுக்கத் தயங்குகிறார்கள் என்று வதந்திகள் வருகின்றன. அந்த நிலை இல்லாமல் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதைப் பொறுத்த மட்டில் உடனடியாகப் பில்களை அப்போதைக்கப்போது கொடுத்து, தேவைப்படும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கி வைத்து தக்க முறையில் அதைப் பயன்படுத்த வாய்ப்புக் கொடுத்தால் துரிதமான முறையில் இன்னும் அதிகமான உற்சாகத்தோடு அங்கு இருக்கிற டெக்னிக்கல் ஸ்டாஃப் பழுது பார்ப்பதில் ஈடுபடுவார்கள். அதனால் வீதிக்கு அதிக பஸ்கள் வந்துவிடும், மக்கள் குறையும் தீர்ந்துவிடும்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தமட்டில் ஒரு குறை சென்ற ஆண்டு கூடச் சொன்னேன். இன்னும் அது தீர்க்கப்படாமல் இருக்கிறது. எங்கள் தொகுதி வழியாக பஸ் தேவை. ரூட் 38, ரூட் 64, ஆகிய இரண்டையும், பெரம்பூரிலிருந்து மிண்ட் போகின்றவைகளை எங்கள் தொகுதி வழியாக, பி.பி. ரோட், மீனம்பாள் நகர், அம்பேத்கார் நகர், பால் பண்ணை, பெரம்பூர் என்ற வழியாகப் போனால், ஏழைகள் வசிக்கிற பகுதியைத் தொட்டுச் செல்லும். அதன் காரணமாக ஏழைகள் மற்ற பகுதி களோடு தொடர்பு கொள்ள, துரிதமாகப் போக வாய்ப்பு கிடைக்கும். இதைக்கட்டாயமாகக் கவனித்து, அடுத்த ஆண்டுக்குள் அந்தப் பகுதியில் பஸ் ஓடும் அளவுக்கு ஏற்பாடு செய்தால் எங்கள் தொகுதியின் குறையும் தீரும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இவ்வளவு செம்மையான முறையில் நடத்தப்படும்போது இன்னும் உற்சாகம் கொடுத்தால் இன்னும் சிறந்த முறையில் இந்த இலாகா முன்னேறும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் மாத்திரம் இன்னும் கொஞ்சம் லெக் ஸ்பேஸ் செய்து கொடுத்தால், காலே நீட்டிக்கொள்ள இன்னும் கொஞ்சம் ஸ்பேஸ் செய்து கொடுத்தால் தாராளமாக உட்கார்ந்து, மணிக்கணக்காக உட்கார்ந்து தஞ்சைக்கு அல்லது சேலத்திற்குப் போகும்போது மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். நெருக்கடியாக உட்காருவதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கிறது.

27th March 1963] [திருமதி. டி. என். அனந்தநாயகி]

சீட்டுகளைக் குறைத்தாவது இடைவெளியை அதிகப்படுத்தினால் நீண்ட தூரப் பிரயாணத்தில் வசதியாக இருக்கும். இதைக் கட்டாயமாக இந்த இலாகா கவனிக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

அதே போன்று இந்த இலாகா பல நன்மைகள் செய்து இருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன். குறிப்பாக, நடைபாதை வேலை செய்யும் ஸ்டாஃபுக்கு இலவசமாக டீ கொடுக்கப்படுகிறது. தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டத்தை உணர்ந்து செய்துகொண்டிருக்கிறோம். நோயாளிகளாக இருக்கிற சிலரை இரவு வேளைகளில் போட்டு வேலை செய்யச் சொல்வதால் அவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். டாக்டர் சர்ஜிபிகேட் வாங்கி வந்து, உண்மையிலேயே உபநிலை சரியில்லை என்றால் அவர்கள் பகலில் வேலை செய்ய வசதி செய்து தரவேண்டியது அவசியம். பல பேர்களுக்கு இதன் மூலமாகத் தொல்லைகள் ஏற்படுகின்றன. இந்த முறையில் தொழிலாளர்களுக்கும் மக்களுக்கும் செய்துகொண்டுபோனால், அவர்களின் திறமையைப் பொறுத்துதான் எதிர்காலத்தில் சமதர்மக் கொள்கை தொக்கி நிற்கிறது. இவ்வளவு திறமையாக நடத்துவதைப் பாராட்டுகிறேன். இன்னும் திறமையாக நடத்த அவர்களுக்கு வசதிகளை அளிக்கவேண்டுமென்று கூறி என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது கொண்டு வந்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் நல்ல முறையிலே வளர்ந்திருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்காட்டினார்கள். உள்ள படியே நானும் அதை வாடிக்கிறேன். பல எண்ணிக்கையிலே நாம் வளர்ந்திருக்கிறோம். மற்ற எல்லா வகையிலும் நாம் வளர்ந்திருக்கிறோம். ஆனால், வரப்பத்தில் நாம் மிக மிகக் குறைந்திருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். 1959-60-ம் ஆண்டிலே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே பிரயாணம் செய்த பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை 1,566 லட்சம். அது ஆண்டுதோறும் உயர்ந்துகொண்டே போய் 1961-62-லே 2,066 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது—பிரயாணிகள் எண்ணிக்கை மட்டும். அதைப்போல 1959-60-ம் ஆண்டிலே ஓடிய பஸ்கள் 561 ; இன்றைய தினம் 1962-63-ல் ஒரே பஸ்களின் எண்ணிக்கை 825—ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. வருமானத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் 1959-60-லே 266 லட்சம் ரூபாய் மொத்த வருமானம் வந்திருக்கிறது. 1960-61-ல் அது 316 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது. 1961-62-ல் அது 392 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த 1962-63-ல் 462 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது வருமானம் மட்டும். ஆனால் வரப்பத்தை எடுக்கும்போது 1959-60-ல் 27 லட்சமாக இருந்தது, 1960-61-ல் 15 லட்சமாகக் குறைந்து, 1961-62-ல் 18 லட்சமாக இருந்து 1962-63-ல் 11 லட்சமாக ஆகியிருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் அநேக வரிகள் கட்டியது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நாம் வரி கட்டுகிறோம். ஆனால் லாபம் குறைந்ததற்கு என்ன காரணம் என்று கண்டு பிடிப்பதில் சற்று அக்கறை காட்டவேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

1962-63-ல் லாப சதவீதம் வருமானத்தில் 2½ சதவீதமாகக் குறைந்திருப்பது ஏன்? அதற்கான காரணம் என்ன? நிர்வாகத் திறமை இல்லாதது காரணமா என்று எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். அதை எண்ணிப் பார்க்கும்போது ஒரு உண்மையைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1960-61-ல் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் ஏற்பட்ட விபத்துக்கள் 762. 1961-62-ல் ஏற்பட்ட விபத்துக்கள் 896. இப்படி ஆண்டுக்காண்டு விபத்துக்கள் உயர்ந்திருக்கக் காரணம் என்ன? பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்திருக்கிற காரணத்தினால் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்திருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லலாம்.

[திரு. எம். எஸ். மணி] [27th March 1963]

அது அல்ல காரணம். 1962-லே நம்மிடம் இருந்த பஸ்கள் 770. அவைகளை ஓட்டக்கூடிய டிரைவர்கள் எத்தனை பேர்கள் தேவை? அதற்கு இரண்டு ஷிப்டுக்கும் 1,540 டிரைவர்கள் வேண்டும். அதோடு 1,540 கண்டக்டர்கள் தேவை. அவர்களுக்கு வாரம் ஒரு நாள் ரெஸ்ட் கொடுக்க வேண்டுமானால் 256 டிரைவர்களும், 256 கண்டக்டர்களும் கூடுதலாக இருந்தாக வேண்டும். அப்படிப் பார்க்கும்போது, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களையும் சேர்த்துக் கணக்குப் போட்டால் 3,800 பேர்கள் இருந்தால்தான் இந்தக் கம்பெனியை ஒழுங்காக, நிறுத்தாமல் ஓட்ட முடியும்.

12-30
p.m.

ஆனால் இன்றையதினம், இருக்க வேண்டிய எண்ணிக்கை 3,209 என்றால், நம்மிடம் உள்ளவர்கள் 591 பேர்கள்தான். ஆகவே, இந்த டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் பல பஸ்களை ஓட்ட முடியாமல் இருக்கிறது. அப்படி அவர்கள் எண்ணிக்கை குறையக் காரணம் என்ன? கண்டக்டர்கள் டிரைவர்கள் அரசாங்கப் பணிக்கு வரப் பயப்படுகிறார்கள். அரசாங்க உத்தியோகம் என்றால், விருப்பத்தோடு வருவதற்குப் பதிலாக அவர்கள் தனியார் துறைக்கு அதிகமாகப் போகிறார்களே தவிர, சர்க்கார் துறைக்கு வருவதில்லை. அதற்குக் காரணம் இங்கே இருக்கும் வேலைப் பளுதான். வேலைப் பளு இங்கே அதிகமாக இருக்கிறது. ஒரு திருச்சி தனியார் டிரான்ஸ் போர்டைப் பார்த்தால், அங்கே டிரைவர், கண்டக்டர்கள் 15 தினங்கள் வேலை செய்தார்கள் என்றால், 15 தினங்கள் ரெஸ்ட். இங்கே நாம் வாரம் ஒரு நாள் ரெஸ்ட் என்று சொல்லுகிறோம். ஆனால் நடைமுறையில், ரெஸ்டின் போதும் அவர்களை நிர்ப்பந்தப்படுத்தி வேலை வாங்குகிறோம். 8 மணி நேரம் வேலை என்று பெயர். ஆனால், அவர்கள் 9 மணிக்கு மேல் வேலை செய்கிறார்கள். நிகர லாபத்தில் போனால் என்று இல்லாததால் அரசாங்க பஸ்களுக்கு டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் வரப் பயப்படுகிறார்கள். வேலைப் பளுவும் அதிகமாக இருக்கிறது. வேலைப் பளு அதிகம். அதனால் ஆட்கள் கிடைப்பதில்லை; ஆட்கள் இல்லாததால், பஸ்கள் ஓடவில்லை. பஸ்கள் ஓடாததால், வருமானம் குறைகிறது. ஆகவேதான் லாபமும் குறைகிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, 9 மணி நேர வேலை என்றால், ரிஸ்ட் கொடுப்பதில்லை. டிரைவர்களுக்கு கூட ஒரு அரை மணி கிடைப்பதில்லை. ஒரு ஸ்டான்டிஸ்டிங்கு இன்ஸ்பெக்டர் ஸ்டான்டிஸ்டிங்குப்போய் 10 நிமிடங்கள் வண்டி நிற்கிறது என்றால், அது வேலை செய்யப்பட்ட நேரம் என்று கருதப்படுவதில்லை. அந்த இடைவெளி ப்யூடி ஆகக் கருதப்படுவதில்லை. தனியார் துறையில் அவன் டிரிப் ஷீட்டை எடுத்ததிலிருந்து திரும்புவரை வேலை செய்ததாகக் கொள்கிறார்கள். இதெல்லாம் அமைச்சருக்குத் தெரியாததல்ல. அவர் தொழிற் சங்கத் தலைவராகப் பணியாற்றியவர்கள். இன்றைக்கு மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்ட் இருக்கிறது. அதில் ஐந்து மணி நேரம் வேலை இருக்கிறது. அந்த சட்டம் இந்த இலாகாவிலே ஏன் அமல் செய்யவில்லை. எங்கே ரெஸ்ட் கொடுக்கப்படுகிறது. அதைப் பற்றித் தொழிலாளர்கள் கேட்டால், அவர்கள் வேறு கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கப்பட்டு பழி வாங்கப்படுகிறார்கள். இவ்வித இன்னல்களைத் துடைக்க அமைச்சர் முன்வர வேண்டும்.

அடுத்து, கூடுதலாக சலுகைகள் கொடுக்கிறோம் என்கிறார்கள். பாட்டாவை எடுத்துக்கொண்டால், 4 மணி நேரம் தொடர்ந்து வேலை செய்தால், ஒரு ரூபா பத்து நயாபைசா கிடைக்கும். இதன் நடுவே, மூன்றே முக்கால் மணிக்குப் பிறகு ப்ரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால், அவர்களுக்கு அதுவும் கிடைக்காது. ஆறு மணி நேரம் என்றால், ஒரு ரூபாய் இருபது பைசா கிடைக்கும். அவன் எட்டு மணி நேரம் வேலை செய்தால், ஒரு ரூபாய் இருபத்தைந்து நயாபைசா கிடைக்கும். நடுவே ப்ரேக் டவுன் ஏற்பட்டால், இதற்குக் கண்டக்டரா பொறுப்பு? டிரைவரா பொறுப்பு? மெயின்டினன்ஸ் சரியாக இல்லாததால் வண்டி நின்ற போகிறது. அவன் வீட்டிலிருந்து வேலை செய்ய 7, 8 மைல்கள் வந்து விட்டான். அவன் எப்படித் திரும்பி வீட்டிற்குப் போகமுடியும்? அவன் எங்கே சாப்பிடுவான்? பாட்டா

27th March 1963] [திரு. எம். எஸ். மணி]

அவனுக்கு இல்லை என்றால், அவன் என்ன செய்யமுடியும்? அன்றோஸ்டிரில் கையெழுத்துப் போட்டுவிட்டான் என்றால், அந்த நாளை டியூடியாகத்தான் கருதவேண்டும். இம்மாதிரி சந்தர்ப்பங்களில் தனியார் துறையில் சண்டைபோட்டு எவ்வளவு அவாடுகள் வாங்கி இருக்கிறோம். இதெல்லாம் அமைச்சருக்குத் தெரியும். தொழிலாளிகளுக்கு நல்ல முறையில் இவற்றையெல்லாம் அமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன் வரவேண்டும். இந்தக் குறைகளைப் போக்க வேண்டும்.

அடுத்து, எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் பற்றி பேசினார்கள். 125 மைல் ஓடினால் பாட்டா ஒரு ரூபாய் இருபது பைசாவும், 125 முதல் 175 மைல் வரை ஓடினால் ஒரு ரூபாய் 75 பைசா. அதற்கு மேல் ஓடினால், ரூபாய் 2-25 பைசா கிடைக்கும். ஒரு வண்டி சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போனால், அவர்களுக்கு ரூபாய் 2-25 பைசா கிடைக்கிறது. கிளம்பியவர்கள் திரும்பி வர ஆறு நாட்கள் ஆகின்றன. அவர்கள் திருச்சியிலிருந்து கோவைக்கும், ராமநாதபுரம் முதலிய இடங்களுக்குப் போக வேண்டும். அப்படி ஆறு நாட்கள் கழித்துத்தான் அவர்கள் திரும்பி வந்து மனைவி மக்களைப் பார்க்க வேண்டும். இந்த ரூபாய் 2-25-பைசாவிலே தன்னுடைய சாப்பாட்டை முடித்துக் கொள்ள முடியுமா? 10 மணி நேரம் உட்கார்ந்து வண்டியோட்டும், மனிதனின் உடல் சூட்டைப்பற்றி என்ன சொல்வது? அவன் உடம்பைத் தொட்டுப் பார்த்தால், எவ்வளவு சூடாக இருக்கும் என்பதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். அவன் உடம்பில் கையை வைத்துப் பார்த்தால், மின்சாரம் தாக்கியது போல இருக்கும். டிரைவராக இருப்பவன் தினம் கால் படி, அரைப் படி பால் சாப்பிட வேண்டும்; அடிக்கடி எண்ணெய் தேய்த்துக் கொள்ள வேண்டும்; சத்துள்ள பொருள்களைச் சாப்பிட வேண்டும். அப்படி இருக்க அவனுக்கு இந்த ரூபாய் 2-25 நயா பைசாவை வைத்துக் கொண்டு என்ன செய்ய முடியும்? இதை எப்படியும் பெருமையாகச் சொல்ல முடியும்? அவன் சற்றுக் கண் அயர்ந்தால், வண்டியில் உள்ள 34 பேர் உயிருக்கும் ஆபத்துதான்; லட்ச ரூபாய் பெறுமானமுள்ள வண்டிக்கும் ஆபத்து. மற்ற உத்தியோகம் போல அல்ல இந்த டிரைவர் வேலை. ஒரு கிளார்க் என்றால், அவன் மூளையையும், கையையும் உபயோகித்தால் போதும். ஆனால், ஒரு டிரைவருக்குக் கண் பார்க்க வேண்டும், முன்னால் பின்னால் பக்கத்தில் என்ன வருகிறது என்று; காது கேட்க வேண்டும், பின்னால் வேறு வண்டிகள் வருகிறதைக் கவனிக்க; திடீரென்று திரும்பங்கள் வந்தால் திரும்ப வேண்டும். ஓவர்டேக் செய்யும் போதும் இரண்டு கைகளும், கால்களும் துரிதமாக வேலை செய்ய வேண்டும். ஆக உடம்பிலே ஒவ்வொரு அங்கமும் வேலை செய்து கொண்டே இருக்க வேண்டும். அப்படி இருப்பவர்களுக்கு இந்த பேட்டா போதுமா? இதை தொழில் அமைச்சர் அமைச்சராக இல்லாமல் இருந்தால், இது சம்பந்தமாக ஒரு போராட்டத்தை அவரே நடத்தியிருப்பார், நாங்கள் அவர் பின்னால் அணிவகுத்திருப்போம். இன்றைக்கு அவர்கள் அமைச்சராக இருப்பதால், ஒன்றும் சொல்ல முடியாமல் இருக்கிறார் என்று கருதுகிறேன். அவர்கள் இப்பவும் இதிலே கவனம் செலுத்தினால், நலமாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர் நடத்தையைப்பற்றிக் குறை சொன்னார்கள். வண்டியில் போகிறவர்கள் ஐந்து ரூபாய் நோட்டு, ஒரு ரூபாய் நோட்டு என்று எல்லோரும் கொடுத்தால், அதற்கெல்லாம் சில்லரை கொடு என்றால், அவன் என்ன செய்வான்? அவனுக்குக் கொடுத்தனுப்புவது ஐந்து ரூபாய் சில்லரை தான். வண்டியிலுள்ள 70, 80 பேர்களுக்கு டிக்கட்டு கொடுத்தாக வேண்டும். இவர்களுக்கெல்லாம் சில்லரை கொடுத்துக்கொண்டே இருந்தால் எப்படி அவன் எல்லோருக்கும் கொடுத்து டிக்கட் முடியும்? முன்பெல்லாம் 24 பேர்கள் கொண்ட ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு கண்டக்டர் இருந்தார். இன்றைக்கு 70 பேர்கள் ஏறும் ஒரு வண்டிக்கு ஒரு கண்டக்டர் தான். ஒவ்வொருவருக்கும் டிக்கட்டு கொடுக்க வேண்டும்? சில்லரையும் கொடுக்க வேண்டுமென்றால், அவன் என்ன செய்வான்? பொறுங்கள் என்றால், பொதுமக்களுக்குக் கோபம் வருகிறது. அவ்வளவு பேர்களுக்கும் அவன் பொறுமையாக பதில் சொல்லவும் வேண்டியிருக்கிறது.

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[27th March 1963]

நான் சமீபத்தில் திருச்சியிலிருந்து எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸில் வந்து கொண்டிருந்தேன். மழை பெய்து வண்டி ஒழுக்கி கொண்டு இருந்தது. அதில் பிரயாணம் செய்துகொண்டிருந்த ஒரு பிரயாணி, படித்தவர், பட்டதாரி சொல்கிறார், “இது என்ன லக்ஷரி பஸ்ஸா? என்ன லக்ஷரி இருக்கிறது? எவ்வளவு கேவலமாக இருக்கிறது?” என்று கண்டக்டரிடம் கேட்டார். அதற்குக் கண்டக்டர் என்ன செய்வான்? “என்னை ஏன் கேட்கிறீர்கள், அரசாங்கத்தைக் கேள்” என்றார். இதிலே என்ன தப்பு இருக்கிறது? வேறு யாரைக் கேட்கச் சொல்ல முடியும்? இதில் ஏதோ தவறு இருப்பதாக எண்ணிக் கொண்டு கண்டக்டர்மீது புகார் செய்தால் என்ன செய்ய முடியும்? கண்டக்டரா பொறுப்பு? இதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இப்படிச் சொல்பவர்களை, ஒரு அரை மணி நேரம் இரண்டு கையையும் விட்டு விட்டு பஸ்ஸில் நிற்கச் சொல்லுங்கள். பாலன் வில் நிற்கட்டும் பார்க்கலாம். இந்த கண்டக்டர் ஓடும் வண்டியில் எல்லோருக்கும் டிக்கட்டு கொடுத்தாக வேண்டியிருக்கிறது. இவ்வளவு தொந்தரவில் வேலை செய்யும் ஒருவருக்கே இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக சம்பளத்தைக் கூட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அதில் தீவிர கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

போனஸ் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். தனியார் துறையில் ஐந்து மாத போனஸுக்கு இந்த ஆண்டு ஒப்பந்தம் செய்து இருக்கிறோம். சென்ற ஆண்டு ஆறு மாத போனஸுக்கு ஒப்பந்தம் செய்திருந்தோம். இங்கே என்ன போனஸ்? அட்டன்டன்ஸ் போனஸ்தான். அதுவும் ஒழுங்காக, மாதம் இரண்டு நாளுக்கு மேல் லீவு எடுக்காமல் சரியாக வந்திருந்தால் தான். 12 மாதம் அப்படி வந்திருந்தால், அட்டன்டன்ஸ் போனஸ் ரூபாய் 60 கிடைக்கிறது. இம்மாதிரி சரியாக எத்தனை பேர்கள் வாங்குகிறார்கள்? அவ்வளவு பேருக்குமா இதெல்லாம் கொடுக்கப்படுகிறது? இல்லையே. இரண்டு நாளுக்கு மேல் லீவு எடுத்தால் போச்சு. அதுவே மெடிகல் லீவாக இருந்தால், அதையாவது பூட்டியாகக் கருத வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

இன்னொரு போனஸ், இன்ஸென்டிவ் போனஸ். விடி பஸ்ஸில் எட்டு மணி ஒட்டினால், 25 பைசா; மொபசல் பஸ்ஸாக இருந்தால் அதே 8 மணிக்கு 15 பைசா கொடுக்கப்படுகிறது. இதில் கூட ஏன் வேற்றுமை இருக்கவேண்டும்? இதை ஒருவன் ஒழுங்காகச் செய்வதாக வைத்துக் கொண்டால், ஒரு வருஷத்திற்கு அவனுக்குக் கிடைப்பது ரூபாய் 75 வரிடியிலும், ரூபாய் 45 மொபஸலிலும். அமைச்சருக்கு இதெல்லாம் தெரியாதா? ஆகவே, அவர்கள் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாகச் சலுகைகளைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். எதற்காக தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம்? தனியார் என்றால் அவர்களுக்கு அதிக லாபம் கிடைக்கிறது, அந்த லாபத்தை அரசாங்கம் அடைந்து தொழிலாளர்களுக்கும், மக்களுக்கும் அதிகப்படியான சௌகரியங்களைச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான். இன்றைய தினம் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலிருந்து வேலை செய்ய விரும்பாமல் ஓடி விரிகிறார்கள் என்று சொன்னால், இதில் ஏதோ குறை இருக்கிறது. அதைக் களைத்தெறிய வேண்டும் என்பதில் நாம் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, லாபத்தில் போனஸ் கொடுக்கக்கூடாதா என்பதை எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுத்தால்தான் இதில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கும் இன்னும் ஊக்கம் ஏற்படும் என்பதை இந்த நோத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

டிரான்ஸ்ப் பற்றிச் சொன்னார்கள். வெளியிலே 2 ஸெட் ட்ரஸ் கொடுக்கிறார்கள், இங்கு 3 ஸெட் ட்ரஸ் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால், வாட்ச்மென்களுக்கு 3 செட் டிரஸ் கொடுப்பது கிடைப்பாது. அவர்களுக்கு 2 செட் டிரஸ்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்குத் தான் 3 செட் டிரஸ் கொடுக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் ஒருவர் குறிப்

27th March 1968]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

பிட்டதுபோல, தையற் கூலிக்காக ரூபாய் 7½ கொடுத்தால், அதை வைத்துக் கொண்டு எப்படி 3 செட் டிரஸ் தைத்துக் கொள்ள முடியும்? தனியார் துறையிலே நாங்கள் ரூபாய் 6 தையல் கூலி வாங்குகிறோம். துணி வாங்கிக் கொண்டு, ஒரு ஃபுல் பேண்டு, ஒரு புஷ் கோட் எங்கே ரூபாய் 2½-ல் தைக்க முடியும்? புத்த நெருக்கடி காலத்தில் விலை வாசி ஏறியிருக்கிற காலத்தில், எங்கே ரூபாய் 2½-க்குத் தைக்க முடியும்? ஆகவே, தயவுசெய்து தையற் கூலியை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

காலணி, அதாவது பாதரட்சை 2 வருஷத்திற்கு ஒரு ஜதை கொடுக்கிறார்கள். தனியார் துறையில் ஜனைக்கு ஒரு ஜதை கொடுக்கிறார்கள். வெய்யிலில் கடுமையாக வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு, கால் வழியாக உஷ்ணம் ஏறும் இரூபத்துக்குத் தனியார் துறையில் கொடுப்பது போல், அரசாங்கமும் ஜனைக்கு ஒரு ஜதை காலணி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

லீவைப் பொறுத்த வரையில், இந்த இலாகாவிலுள்ள ஸ்டாபுக்கு எவ்வளவு லீவ் கிடைக்கிறதோ, அதைப்போல தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க வேண்டும். அப்படியப்பட்ட முறையில் அவர்களுக்கு லீவ் வசதி செய்து கொடுத்தால்தான், அவர்கள் நல்ல நிலைமையில் பஸ்களை ஓட்ட முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கூட்டுறவு முறையில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு என்று தொழிலாளர்களிடமிருந்து பணத்தை வாங்கி மோசடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது இப்பொழுது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்பது தெரியவில்லை. வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தில் துரிதமாக அக்கறை செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசாங்க பஸ் போக்கு வரத்து இலாகாவில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு பாமிலி பாஸ் கிடையாது. ரயில்வேயில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களுடைய மனைவி, மக்களுடன் நாடு பூராவும் சுற்றி வருவதற்கு மத்திய சர்க்கார் பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். அதுபோல இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும், உடனடியாக பாமிலி பாஸ் கொடுப்பது பற்றிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுபோல சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்பினால் அவர்களுக்கும் ஒரு பாஸ் கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கும் அந்தமாதிரி பாஸ் கொடுத்தால்தான் தமிழ் நாடு பூராவும் போகிறபொழுது, அதிலுள்ள குறைகளையும், பொது மக்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்பதையும் அறிந்து இங்கு சட்டமன்றத்தில் வந்து சொல்வதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர்கள் வேலை செய்கிறபொழுது பொதுமக்கள் ரூபாய் 5, 10 கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் வேலை செய்யும்பொழுது ரூபாய் 2, 1, 8 அணா, 4 அணா ஈயப்பணம் அல்லது செல்லாத நோட்டு வந்துவிடுகிறது. மூன்று தடவை ஷார்ட்டேஜ் ஏற்பட்ட பிறகு, நான்காவது முறையாக ஷார்ட்டேஜ் ஏற்பட்டால், அதற்காக அந்தத் தொகையை மாதக் கடைசியில் அவர்களுடைய சம்பளத்தில் பிடிக்காமல், அவர்கள் டிஸ்ட்ரிக்ட் ஈயப்பணம் படுகிறார்கள் என்று சொன்னால் அவர்களுக்கு அந்த வேலையில் நல்ல ஊக்கம் ஏற்படமா என்பதைக் கொஞ்சம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். சாதாரணமாக ஷார்ட்டேஜ் ஏதனால் ஏற்படுகிறது என்றால், ஈயக்காசு வந்து விடுகிறது, செல்லாத நோட்டைக் கொடுத்துவிடுகிறார்கள், அல்லது சில நேரத்தில் ஏமார்ந்து பணத்தைத் தொழிலாளி விட்டுவிடுகிறார் என்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, ஷார்ட்டேஜ் ஏற்படும்பொழுது அதன் காரணமாக அவர்கள் வேலையை விட்டு நீக்கப்பட வேண்டும் என்ற நிலைமை இல்லாமல், அந்தத் தொகையை அவர்கள் சம்பளத்தில் பிடித்துக் கொள்ளலாம் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. எம். எஸ். மணி] [27th March 1963]

நஷ்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். லாபம் கிடைக்காததற்கு என்ன காரணம் என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் பாடிகளைக் கட்டுவதில், இவ்வளவு பெரிய வொர்க்ஷாப்பை நாம் வைத்துக் கொண்டு, தனியார் துறையிலே இருக்கிற ஒரு கம்பெனியில் எதற்காக பஸ் பாடிகளைக் கட்டவேண்டும்? நம்மிடத்தில் தொழிலாளிகள் இல்லையா? பாடி கட்டுகிற காரணத்தினால் எவ்வளவு பணம் விரயம் ஆகிறது? பாடிகள் கட்டப்படுவதற்கு டெண்டர்கள் கோரப் படுவதில்லை. இதில் என்ன கமிஷன் வேலை நடக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் பாடி கட்டும் வேலை தனியார் துறைக்குச் செல்லக்கூடாது. தனிப்பட்ட கம்பெனிக்கு அந்த வேலையைக் கொடுக்கக்கூடாது. நாமே நம்மிடத்திலுள்ள ஆட்களை வைத்துப் பாடிகளைக் கட்ட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரைவர்கள் வண்டிகளை ஒட்டும்பொழுது குறுக்கே ஒரு சங்கிலியைப் போட்டு, அவர்கள் வேகமாக ஒட்டுகிறார்கள் என்று போலீஸார் கேஸ் போட்டு அவர்களுக்கு அபராதம் விதிக்கப்படுகிறது. பஸ்களில் ஸ்பீடா மீடர்கள் இருந்தால் இந்தத் தொந்தரவு இருக்காது. வண்டிகளில் இருந்த ஸ்பீடா மீடர்கள் என்னவாயின? எங்கே போயிற்று அவைகள்? என் வண்டிகளில் அவைகள் வைக்கப்படவில்லை? இந்த விஷயங்களில் எல்லாம் நாம் துரிதமாகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

அதைப் போலத்தான் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதும். வெளியிலே இருந்து லட்சக் கணக்கான ரூபாய்க்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குகிறோம். அந்த ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உள்ளே வந்தனவா என்று பார்க்க வேண்டும். உள்ளே கணக்கில் வரலாம். ஆனால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உள்ளே இருக்கின்றனவா என்ற விஷயத்தில் ரொம்பவும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்கு ஒரு கமிட்டி இருக்க வேண்டும். எங்கே வாங்குகிறோம், கணக்கு வந்திருக்கிறதா, சாமான் உள்ளே வந்திருக்கிறதா என்பதையெல்லாம் சரிவரக் கண்காணிக்க வேண்டும். குறிப்பாகச் சொல்லுகிறேன். ஒரு புதிய சாமான்களை வண்டியில் போட்டு வெளியே அனுப்பினால், 4, 5 நாட்கள் கழித்து திரும்பவும் வண்டி உள்ளே வந்த பிறகு, அந்த வண்டியில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இருக்கிறதா என்பதைக் கண்காணிக்கக் கூடிய முறை இருக்கிறதா என்று பார்த்தால், உண்மையிலேயே இல்லை என்றதான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதில் மிகவும் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மகாபலிபுரத்தையும், சென்னை நகரத்தையும் காட்டுவதற்கு ஒரு ரிஸ்ட் பஸ் இருக்கிறது. அந்த பஸ்வரில் சம்பந்தத்தில் ஒரு சம்பவம் நடைபெற்றது. அந்த நேரத்தில் நமது தொழில் அமைச்சர் டெல்லியில் இருந்ததால், நிதி அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நான் சூசகமாகக் குறிப்பிட்டேன். இப்படி ஒரு தவறு ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத்திற்குப் பண விரயம் ஏற்படுகிறது. இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டும். தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் ஊரில் இல்லை என்ற காரணத்தினால், நிதி அமைச்சர் அவர்களிடம் நான் நேரடியாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். அடுத்து என்ன நடந்தது என்று பார்த்தால் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளி வேறு இடத்திற்கு மத்திய சர்க்காரில் வேலைக்குப் போய்விட்டார். ஏதோ ஒரு காரணம் காட்டி அந்த தொழிலாளியை வேலையை விட்டு நீக்கியிருக்கிறார்கள். இது பற்றி பொதுக் கமிட்டி ஏற்படுத்தி விசாரணை செய்ய வேண்டும். இல்லையென்றால், இவ்வளவு லாபம் எங்கே போய்விடுகிறது? வேண்டுமானால் அமைச்சர் அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களால் தொழில் திறமை வாய்ந்தவர்களையும், தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும், மற்றும் அமைச்சர் அவையிலுள்ள சிலரையும் சேர்த்து ஒரு கமிட்டி அமைத்துப் பார்க்கட்டும். நான் வேண்டுமானால் 4, 5 மாதங்களுக்குச் சம்பளம் வாங்காமல் அங்கே பணியாற்றுகிறேன். அங்கு நடக்கிற அவ்வளவு திருட்டுகளை

27th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

யும் நாங்கள் அம்பலம் ஆக்கத் தாயராக இருக்கிறோம். இதிலே அரசாங்கம் மிகவும் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அட்வைசரி கமிட்டி ஒன்று அவசியம் இருக்கவேண்டும். அட்வைசரி கமிட்டியில் இங்கு இருப்பவர்களும் பிரதிநிதிகளாக இருக்க வேண்டும். அதுபோல அபிவிருத்திக் கமிட்டி என்று ஒரு கமிட்டியைச் சர்க்கார் நியமித்து, நம்முடைய பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை எப்படி விருத்தி செய்ய வேண்டும் என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். அதில் திறமை வாய்ந்தவர்கள் இருக்க வேண்டும். அப்படிப்பட்ட திறமை வாய்ந்தவர்கள் அதில் இருந்தால்தான், உள்ளபடியே பஸ் நிர்வாகத் திற்கு நல்ல பெயர் ஏற்படும். குறிப்பாக, தனியார்க் கம்பெனியைப் பற்றி சொல்ல வேண்டாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஒரு பெரிய கம்பெனி தமிழ் நாட்டிலே இதைப்போல செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களை மட்டும் நியமிப்பதில்லை. ஆனால், அவர்கள் ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு டிரஸ் கிடையாது. சாதாரண உடையிலே பாஸஞ்சர் போல டிக்கட் வாங்கிக் கொண்டு ஏறுவார்கள். அப்படிப் பிரயாணம் செய்யும்பொழுது கண்டக்டர்கள் என்ன தவறு செய்கிறார்கள், பொது மக்களிடம் எப்படி கண்டக்டர்கள் நடந்து கொள்கிறார்கள், கண்டக்டர்களுக்கும், பொது மக்களுக்கும் என்ன தகராறுகள் ஏற்படுகின்றன, ஓவர் லோட் ஏற்றுகிறார்களா, ஸ்பீட் அதிகமாகப் போகிறார்களா என்பதையெல்லாம் அவர்கள் கண்காணிக்கிறார்கள். அதைப்போல நாமும் ஒரு ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட் ஏற்படுத்தி தொழிலாளர்களுக்குத் தெரியாமலேயே அவர்களைக் கண்காணிக்க வேண்டும். அப்படிக் கண்காணித்தால், ஒரு நண்பர் இங்கு குறிப்பிட்டதுபோல, 3 மூட்டை கருவாட்டை யாரும் பஸ்ஸில் ஏற்றமாட்டார்கள். யாராவது சாதாரணமாகக் கேள்வி கேட்டால்கூட ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட்டைச் சேர்ந்தவர்களாக இருப்பார்களோ என்று கண்டக்டர்கள் பயப்படுவார்கள். ஆகவே, நாமும் அம்மாதிரி ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக பஸ்களைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதிலே நாங்கள் தீவிரமாக இருக்கிறோம். இதைச் சிறுக் சிறு கத்தான செய் ய முடியும் என்றால், இடைக்கால ஏற்பாடாக 60 மைலுக்கு ஓடுகிற பஸ்களையாவது தேசியமயமாக்கவேண்டும். அப்படி ஆக்கினால், பஸ் துறைகளிலிருந்து அதன் மூலம் வருவாய் கிடைக்கும். குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால் ஒரு லேவண்டு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண்டால் ரூபாய் 70,000, 75,000 பாடி கட்டுவது உள்பட செலவாகிறது. அந்த பஸ்ஸை ரூட்டில் விட்டு விட்டால், அந்த பஸ்ஸுக்காக வாங்கின கடனை 2½ ஆண்டுகளுக்குள் அடைத்துவிடலாம். இது தனியார் துறையில் போடப்பட்ட கணக்கு, அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டு என்னைத் தனியாகக் கணக்குக் கேட்டால் அவர்களிடத்தில் நான் அந்தக் கணக்கை ஆதாரத்தோடு ஒப்புவிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். எனவே, 60 மைலுக்கு மேல் ஓடுகிற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல, இரவு நேரத்தில் எக்ஸ்பிரஸ் டிரெயின்கள் போவது போல, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும். சென்னையிலிருந்து திருச்சி, மதுரை போன்ற முக்கிய நகரங்களுக்கு இரவு நேரத்தில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுவது பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். பரீட்சார்த்தமாகவாவது ஒரு சில எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை இரவு நேரத்தில் விட்டுப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்படிப்பட்ட நிலைமையிலே நாம் இந்த நிர்வாகத்தை செய்யத் தொடங்கினால், உள்ளபடியே சொல்லுகிறேன். அரசாங்கத்திற்கு ஓர் அளவுக்கு நல்ல வருவாயை இந்த பஸ் நிர்வாகம் மட்டும் தேடித் கொடுக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படித் தேடித் கொடுப்பதற்கு நாம் என்ன செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால், இதிலே வேலை செய்கின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், மற்றுமுள்ள அத்தனை தொழிலாளர்

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[27th March 1963]

களுக்குப் நல்ல வருவாயையும், நல்ல வசதிகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். அது மட்டுமல்ல அங்கு இருக்கிற பெரிய அதிகாரிகள், ஐ. ஏ. எஸ். படித்தவர்கள் இதற்குத் தேவை இல்லை. நல்ல முறையில் டிரைவ் பண்ணக்கூடியவர்கள், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பற்றி நல்ல முறையில் தெரிந்தவர்கள், இப்படிப்பட்ட தொழில் நுணுக்கம் தெரிந்தவர்கள் அங்கு இருந்தால் போதும். இதற்காக ஆயிரக்கணக்கான ரூபாயைச் சம்பளமாகக் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. அவர்களுக்கு வேறு இலாகாவில் வேலை கொடுத்து, அப்படிச் சம்பளத்தில் மிகுந்த தொகையைத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்தால், அவர்கள் திருப்தி அடைந்து, நல்ல கவனத்தோடு, அரசாங்கம் முன்னுக்கு வர வேண்டுமென்ற அக்கறையோடு, வேலை செய்வார்கள் என்பதைக் கூறிக் கொண்டு, எனக்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தை அளித்ததற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெவிரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சபைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த விவாதத்திலே பங்கு எடுத்துக் கொண்டவர்களுக்கு முதன் முதலில் நான் எனது நன்றியைச் செலுத்திக் கொள்ளுகிறேன்.

இந்த விவாதத்திலே எல்லோருக்கும் ஒரு அக்கறை உண்டு என்பது எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். பல பிரயாணிகள் என்ற முறையிலே, சர்க்கார்த் துறையில் நடக்கிற இந்தத் தொழில் லாபகரமாக நடக்க வேண்டுமென்ற முறையில் அங்கத்தினர்கள் பலவித ஆலோசனைகளைச் சொன்னார்கள். அதற்கெல்லாம் நான் நன்றி செலுத்துகிறேன். குறிப்பாக, தவறுகள் இருக்கின்றன என்று சொன்ன சில விஷயங்களுக்கு மட்டும், அதற்கான பதிலை மரத்திரம் சொல்லிவிட்டு, மேற்கொண்டு எந்த விதமான முன்னேற்றங்களைச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ, அவை எல்லாவற்றையும் சர்க்கார் நிச்சயமாகக் கவனித்து, ஆவன செய்யும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

முதன் முதலில் பல அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டது இந்த ஸ்தாபனம் லாபகரமாக நடக்கவில்லை என்பது தான். சர்க்கார் நடத்துகிற இந்த ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் தொழில் லாபகரமாக நடக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அதை நான் மறுக்கிறேன். ஒரு தொழில் லாபகரமாக நடக்கிறதா, இல்லையா என்பதை, அதனுடைய கணக்குகள் தெளிவாகக் காட்டுகின்றன. இந்தக் கணக்கைக் கனம் அங்கத்தினர்கள் பரிசீலனை செய்து பார்த்தால், சென்ற ஆண்டு திமரென்று ரூ. 16 லட்சம் அதிகமாக வரி விதித்தும், சென்ற ஆண்டு அதிகப்படியாக ரூபாய் 2 லட்சம் அளவுக்கு பஞ்சப்படி உயர்த்தியும், அவ்வாறு அதிகச் செலவு ஏற்பட்டிருந்தும் கூட இன்னும் நமக்கு ரூ. 11,82,000 லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்பதே அவர்கள் சொல்லுகின்ற குற்றச்சாட்டு தவறு என்பதற்குச் சான்று ஆகும். அடுத்து, இது தனியார் நடத்துகிற தொழிலிலே லாபகரமாக இருக்கிறதா, இல்லையா என்ற பிரச்சனை எழுப்பப்பட்டது. தனியார் நடத்துகின்ற தொழிலுடன் இதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்க முடியாது என்பதற்காகத்தான் 'தனியார் வைத்திருக்கின்ற கணக்குகளுக்கும், நாம் வைத்திருக்கின்ற கணக்குகளுக்கும் பெரிய வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றைத் தெரிந்து கொண்டால் தான் நாம் இதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும், என்று சொன்னேன். தனியார் துறையில் வைத்திருக்கின்ற கணக்கு முறைகள் வேறு, சர்க்கார் துறையில் வைத்திருக்கின்ற கணக்கு முறைகள் வேறு. இந்தப் புத்தகத்திலே கொடுத்திருக்கிறபடி ஒரு கோடியே 58 லட்சம் வேறு. இந்தப் புத்தகத்திலே கொடுத்திருக்கின்ற கணக்கு முறைகள் ரூபாய் சர்க்காருக்கு நாம் "நான்-டாக்ஸ்" ரெவின்யூவாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதே தொழிலை தனியார் நடத்தியிருந்தால், 50 சதவிகிதம் குறைத்துக் கொண்டு, பாக்கி ரூபாய் 80 லட்சமும் தொழிலில் நடத்துகிறவர்கள் கையில் இருக்கும். இதை அங்கத்தினர்கள் நன்றாகத் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். இரண்டாவதாக, தனியார் நடத்துகிற தொழிலிலே 12 சதவிகிதம், 24 சதவிகிதம் வட்டி கொடுத்துப் பணம் வாங்குகிறார்கள், அப்படியிருந்தும் லாபகரமாக நடக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அந்த வட்டியிலே பாதிமையச் சர்க்கார் கொடுக்கிறது என்பதை இன்கம்

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

டாக்ஸ் சட்டம் தெரிந்திருந்தால் புரிந்து கொள்ள முடியும். எந்த அளவுக்கு வட்டி என்று கணக்கு எழுதுகிறோமோ, அது ரெவினியூ எக்ஸ்பெண்டிச்சர். கம்பெனியாக இருந்தால் அதில் 50 சதவிகிதத்துக்கு வரி கிடையாது. உதாரணமாக ஒரு தனியார் நடத்தும் கம்பெனி ரூபாய் பத்து லட்சம் வட்டி கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அந்தப் பத்து லட்சம் ரூபாயும் ரெவினியூ எக்ஸ்பெண்டிச்சர். அதிலே ரூபாய் ஐந்து லட்சத்துக்கு வருமான வரியாக ரிபேட் கிடைத்து விரும், எனவே, தனியார் கணக்கையும், அரசாங்கத்தின் கணக்கையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க முடியாது. அரசாங்கத் துறையில் இன்னும் பலவிதமான கணக்கு வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. நம்பிடும் லாபம் வந்தால் கூட, அந்த லாபத்தை வைத்து நாம் மேற்கொண்டு பல்கள் வாங்க முடியாது. அந்த லாபத்தைச் சர்க்காருக்குக் கொடுத்துவிட வேண்டும். புதிய பல்கள் வாங்குவதற்கு அதைச் சர்க்காருடைய கடனைப் பாவித்து, அதற்கும் வட்டி கொடுக்க வேண்டும். தனியார் துறையில் ரூபாய் 20 லட்சம் லாபம் கிடைத்தால் அதைக் கொண்டு புது பல்கள் வாங்கலாம். சர்க்கார் துறையிலே ரூபாய் இருபது லட்சம் வந்தது என்று சொன்னால், சர்க்காருக்கு “நான்-டாக்ஸ்” ரெவினியூ கொடுக்க வேண்டும். மேலும் 50 பல்கள் வாங்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்கு என்ன முதல் தேவையோ, அதைக் கடனாக வாங்கிக் கொள்ள வேண்டும். இதெல்லாம் கணக்கு முறைகளில் இருக்கக்கூடிய வித்தியாசங்கள். மேலும் சர்க்காரிடமிருந்து இந்த இலாகா கடன் வாங்கினால், 5½ சதவிகிதம் கொடுக்க வேண்டும். இந்த இலாகாவிலிருந்து பணம் போட்டால், அதற்கு 4½ சதவிகிதம் தான் கொடுப்பார்கள். அதிலே வேறு 1 சதவீதம் வித்தியாசம் இருக்கிறது. எனவே, இதை எப்படிக் கணக்குப் பார்க்க வேண்டுமென்றால், சர்க்கார்த் துறையிலே நடக்கிற தொழிலுக்கு இன்வெஸ்ட்மென்ட் எவ்வளவு, கிடைக்கக் கூடிய வருமானம் எவ்வளவு என்றுதான் பார்க்க வேண்டுமென ஒழிய, தனியார்த் துறையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பதில் அர்த்தம் இல்லை. அப்படி ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவும் முடியாது.

மேலும், அக்கவுண்டன்ட் ஜெனரல் சர்க்கார்க் கணக்குகளைப் பரிசீலனை செய்வதுபோல், தனியார் துறையிலும் செய்தால், அவர்கள் கணக்கு எப்படி இருக்கும் என்று நான் சொல்லத் தேவையில்லை. அவ்வளவு நுணுக்கமாக சர்க்கார் துறை கணக்குப் பரிசீலனை நடக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களிலே தவறுகள் இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு தவறும் இருக்க முடியாது. ஸ்பாக் வெரிபிகேஷன் இருக்கிறது. அக்கவுண்ட் செக்கிங் இருக்கிறது. பின்னர் ஆடிட் செக் வேறு இருக்கிறது. அது எல்லாவற்றையும் விட கஷ்டமான செக்கிங். இந்த மாதிரி சென்ற வருஷத்திய கணக்கைப் பரிசீலனை செய்ததில், வரவர இந்த இலாகாவில் வருமானம் குறைந்து கொண்டு வருகிறது. செலவுகள் அதிகரித்துக் கொண்டு வருகின்றன, அப்படி வருமானம் குறைந்து கொண்டு வருவதற்குக் காரணம் கட்டணத்தை உயர்த்தாததுதான். செலவினங்களுக்குத் தகுந்தபடி கட்டணம் உயரவில்லை என்று அக்கவுண்டன்ட் ஜெனரல் அவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே வேறு விதமாக கணம் அங்கத்தி ர்களிடம் சொல்லி இருப்பார்களேயானால், அதில் துளிக்கூட உண்மை இல்லை என்பதை நான் திட்டவாட்டமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஏன் லாபம் குறைந்துவிட்டது என்று பலர் கேட்டார்கள். அதற்குக் கூட நான் ஆரம்பத்தில் பதில் சொன்னேன். 1 மைல் ஓடுவதற்கு 1948-ல் 69 நயா பைசா ஆயிற்று. இன்று 1 மைல் ஓடுவதற்கு ரூ. 1.34 ஆகிறது. இது எப்படியாகிறது என்பதற்கெல்லாம் கணக்குகள் இருக்கின்றன. 1948-ம் வருஷத்தில் இருந்த மோட்டார் வெகிகிள் டாக்ஸிஷன், சென்ற வருஷத்திலே நாம் போட்டிருக்கிற மோட்டார் வெகிகிள் டாக்ஸிஷனைப் பார்த்தால், ஏறக்குறைய இரட்டிப்பு மடங்கு ஆகியிருப்பது தெரிய வரும். 1947-48-ல் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த சலுகைகளையும், இன்று அவர்களுக்குக் கொடுத்துள்ள சலுகைகளையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால்—திரு. மணி அவர்களே ஒப்புக்கொள்வார்கள்—இரண்டு மடங்கு ஆகியிருக்கிறது.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [27th March 1963]

1-00
p.m.

கிறது. இன்னும் அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டும் என்பதிலே நான் மற்றவர்களுக்குப் பின்தங்கியவன் அல்ல. ஒன்றும் கொடுக்கவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டைத்தான் மறுக்கிறேனே ஒழிய, அவர்களுடைய நல்வாழ்வு சீரிய முறையில் அமைவதற்காக, யாரும் என்னைவிட இன்னும் அதிகமான அளவுக்கு முற்போக்கான யோசனைகளைச் சொல்லுவார்கள் என்று நான் நினைக்கவில்லை. அப்படிச் சொன்னால் அதை வரவேற்பேன். அதற்காகக் கோபித்துக்கொள்ள மாட்டேன். ஆபரேஷன் காஸ்ட், பெட்ரோலின் விலை, டீசலின் விலை, சாவியில் விலை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை, தொழிலாளர்களுடைய ஊதியம், படி, இன்னும் கொடுக்க வேண்டிய வரிகள், இவை எல்லாம் அதிகமாக இருப்பதால்தான், இன்றைக்கு ஆபரேஷன் செலவு ரூ. 1.34 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. மற்றவர்கள் செய்யவில்லையா என்று கேட்பார்கள். தமிழ் நாட்டில் எல்லா பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்களும் மாக்வரிமம் எவ்வளவு சட்டப்படி வசூலிக்கலாமோ அதை வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சென்ற வருஷத்திலே அவர்கள் வசூல் செய்ய ஆரம்பித்துவிட்டார்கள். கனம் அங்கத்தினர் திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் சொன்னபோது யாரோ ஒரு கம்பெனியார் கட்டணத்தை உயர்த்தாமலே லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அந்தக் கம்பெனியாருக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்த வழி இல்லை என்பது திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களுக்குத் தெரியாது. சட்டத்திலே மாக்வரிமம் என்ன உண்டோ அதைத் தென்னாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள அந்த பஸ் கம்பெனியார் வரி போடுவதற்கு முன்னாலேயே கட்டணத்தை உயர்த்திவிட்டார்கள். இது ஏதோ தெனியார் துறையிலே திறமையாக நடத்தப்படுகிறது என்று அர்த்தமல்ல. நாம் வரி போட்டாலும்கூட அந்த வரியை நாம் சமாளிப்போம் என்று சொல்லி, சென்ற முறை சட்டசபையிலே அதற்காகக் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை என்று சொல்லி அதன் பயனாக இன்றைக்கு வரக்கூடிய நகர லாபத்திலே 18 லட்சம் ரூபாய் அங்கே ஒதுக்கக்கொண்ட பிறகு கூட அந்தவிதமான நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைவிட விளக்கமாகச் சொல்ல எனக்குத் தெரியவில்லை. இவ்வளவு சொல்லியும் சர்க்கார் நடத்துகிற தொழில் அவ்வளவு லாபகரமாக இல்லை என்று சொல்வார்களே யானால், ஒன்று அவர்களுக்குக் கொள்கை பூர்வமாக நம்பிக்கை இல்லை என்று சொல்ல வேண்டும். அல்லது எனக்கு விளக்கக்கூடிய சக்தி இல்லை என்று என்னைத்தான் குறை சொல்லிக் கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் கணக்கைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் தெரிந்துகொள்கக்கூடிய வகையில் பார்ப்போமானால் சென்னை ராஜ்ய டிரான்ஸ்போர்ட் இத்தனை காலம் நடந்ததைவிட இந்த வருஷத்தில்தான் Peak Efficiency-லே நடந்து இருக்கிறது. இதற்கு இட்ட முதல் 5 கோடி; வருமானம் சற்றேறக் குறைய 5 கோடி. எல்லாவிதமான தேவைகளையும் செய்து கொடுத்து நிகர லாபமும் எடுத்திருக்கிறோம்.

பஸ் கட்டணத்தை 16 ஆண்டுகளாக உயர்த்தாமல் இருப்பதை நினைத்துப் பார்க்கும்போது இதைவிட இப்போது இருக்கின்ற நிலைமையில் திறமையாக நடத்த முடியும் என்று யாராவது சொல்வார்களானால் அதை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் சொல்லும்போது இந்த வண்டிகள் 85, 87 சதவிகிதம்தான் ஓடுகின்றன, அதற்கு மேல் ஓடவில்லை என்று சொன்னார்கள். எனக்கு சற்று ஆச்சரியமாகவே இருந்தது. 87 சதவிகிதம் ஓடுகிறது என்று சொல்லும் போது எந்தக் கம்பெனியை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தாலும் அது Highest figure என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். அதைவிட அதிகமாக ஓட்ட முடியாது. Monthly Maintenance-க்காக சில வண்டிகளை அனுப்ப வேண்டும். Annual repairs-க்காக Brake Certificate-க்காக ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை 1/6th of the Vehicle-களை வைத்துதான் தீரவேண்டும். இதை யெல்லாம் பார்த்தால் 87 சதவிகிதத்துக்குமேல் யாரும் ஓட்ட முடியாது. இந்த அளவுக்கு ஓட்டுவதற்கு முக்கிய காரணம் Unit Replacement System என்று ஒன்று இருப்பதுதான்.

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஒரு வண்டி பழுது பார்க்கப்படுவதற்கு அனுப்பப்பட்டால் அதன் என்ஜனை மட்டும் ஓர்க்கப்படுக்குத் தனியாகக் கழற்றி அனுப்பி விடுவார்கள். அங்கே சம்பந்தப்பட்ட போர்ஷன் ஓவர்ஹால் ஆக வேண்டும். அதுவரை வண்டி அங்கே சும்மா இருக்காது. அந்த வண்டியிலே எஞ்சின் யூனிட் ஒன்றை எடுத்துப் பொருத்தியவுடன் அது ஓட ஆரம்பித்துவிடும். அந்த விதமான Unit Replacement System இருப்பதன் காரணமாகத்தான் மிக அதிகமாக வண்டிகள் ஒடும்படியான நிலைமையை நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம்.

திரு அழகமுத்து அவர்கள் பேசும்போது ஏன் சர்க்கார் பஸ்களுக்கு வருவாய் குறைவாக இருக்கிறது என்று கேட்டார்கள். சர்க்கார் பஸ்களுக்கு வருவாய் ஒரு இடத்தில் குறைவாய் இருக்கிறது. அதை யாரும் மறுக்க முடியாது. விபி ஆபரேஷனை மாத்திரம் எடுத்துக் கொண்டால் வருவாய் குறைவாகத்தான் இருக்கும். விபி ஆபரேஷன்களை மட்டும் நடத்துகிறவர்கள் லாபத்திலே ஓட்டுகிறார்கள் என்று நான் எந்த இடத்திலும் பார்க்கவில்லை. அதற்காகத்தான் 1958-ம் வருஷத்திலே இந்த இலாகாவின் பொறுப்பு என்னிடம் வந்தவுடன் விபியிலே இருக்கின்றவர்களுக்கு வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, Long distance operation-களை எடுத்துக்கொண்டால்தான் விபி ஆபரேஷனில் அதிகமாகக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருக்க முடியும் என்ற திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தேன். கோவையை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். அங்கு இருக்கும் விபி ஆபரேட்டர்கள் நகர பஸ்களை மாத்திரம் ஓட்டவில்லை. வெளியூர் பஸ்களையும் எடுத்து ஓட்டுகிறார்கள். மதுரையை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கேயும் நகர பஸ்களை மாத்திரம் ஓட்டவில்லை. வெளியூர் பஸ்களையும் எடுத்து ஓட்டுகிறார்கள். வெளியிலே ஓட்டுகிற பஸ்களில் கிடைக்கிற வருமானத்தின் மூலம்தான் விபி பஸ்களினால் ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை ஓரளவு ஈடுகட்ட முடியும்.

அதைப்போல சென்னை நகரத்திலே இருக்கின்ற பஸ் போக்கு வரத்தை மாத்திரம் எடுத்துக்கொண்டு, மற்ற இடங்களில் ஓடுகின்ற பஸ்களைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளாமல் இருந்தால் நிச்சயமாக லாபமாக ஓடாது.

சென்னையிலே 47 ரூட்கள் கட்டுப்படியாகாத ரூட்கள். தனியாராக இருந்தால் கட்டுப்படியாகவில்லை என்று சொல்லி பஸ்களை ஓட்டமாட்டார்கள். சர்க்காராக இருக்கும் காரணத்தால் மக்களுக்கு வசதி செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு 117 ரூட்டுகளில் 47 ரூட்டுகள் நஷ்டமாக இருந்தாலும், மக்களுக்குச் சேவை செய்யவேண்டுமென்று காரணத்தினால் பஸ்களை ஓட்டுகிறோம். எந்தவிதமான கணக்குகளை எடுத்துப் பார்த்தாலும் சென்னை நகரத்தில் மாத்திரம் பஸ் ஓட்டுவதென்று சொன்னால் இந்தக் கட்டணத்திலே யாரும் ஓட முடியாது.

அமெரிக்காவிலே Fifth Avenue Coach Company என்ற ஒரு பெரிய கம்பெனி இருக்கிறது. அங்கு அவர்கள் நடத்துகிற பஸ்களை நான் போய் பார்த்திருக்கிறேன். சென்ற வருஷம் அவர்கள் நகர சர்வீஸை மாத்திரம் ஓட்டி அவர்களுக்கு கட்டுப்படியாகாமல் வேண்டாமென்று விட்டு விட்டு ஓடிவிட்டார்கள். இது உலகத்தில் இருக்கிற நிலைமை. நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நகரத்தில் மாத்திரம் கட்டுப்படியாகக் கூடிய முறையில் ஓட்ட வேண்டுமென்று சொன்னால் மற்ற நாடுகளில் நடக்கும் முறையைத்தான் நாமும் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். அதாவது Single Fare System. எங்கே ஏறினாலும், எங்கே இறங்கினாலும் 20 நயா பைசா என்று சொன்னால் கட்டுப்படியாகும். அந்த மாதிரி செய்தால் long distance-க்கு கட்டணம் குறைவாக இருக்கும். அல்லது நம்முடைய கட்டண வீதங்களை உயர்த்தினால் கட்டுப்படியாகும்.

ஆகவே சர்க்கார்த் துறையிலே நஷ்டம் என்று சொல்வதில் அர்த்தமில்லை. சர்க்கார் 10 வருஷங்களுக்குள்ளாக 2 தடவைக்கு ஒரு முறை 1 நயா பைசா வீதம் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருந்தால்கூட இன்னும் லாபம் வந்திருக்கிறது.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [27th March 1963]

கும். **Efficient operation** இருக்கிறதா இல்லையா என்பதை வேண்டுமானால் குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லலாமே தவிர, சர்க்கார்த் தொழிலில் லாபம் வந்திருக்கிறதா இல்லையா என்று கேட்பது அர்த்தமற்ற பேச்சு. சர்க்காருக்கு **monopoly** இருக்கிறது. கட்டணத்தை உயர்த்திவிட்டு லாபம் வருகிறது என்று சொல்லி மிகத் திறமையாக சர்க்கார்த் தொழிலை நடத்தினார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. எதை நாம் சர்க்கார்த் தொழிலிலே கவனிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், கொடுத்த முதலீட்டை வைத்து எவ்வளவு வெற்றிகரமாக, லாபகரமாக நடத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் பார்க்க வேண்டும். அந்தக் கணக்கிட்டுப் பார்க்கும் போதுதான் நான் ஆரம்பத்திலேயே சொன்னதுபோல நம்முடைய டிரான்ஸ் போர்ட்டானது இதுவரை இல்லாத அளவுக்கு **highest peak of efficiency** -யை அடைந்திருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும்.

மேற்கொண்டு நகரத்திற்குப் பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. அந்தப் பிரச்சினைகளின் காரணமாக சில ருக்குக் கோபம் வருகிறது. சர்க்கார் பஸ்கள் எல்லாம் மோசமாக இருக்கின்றன என்று சொல்வதற்கும் துணிந்து விடுகிறார்கள். பிரச்சினை என்னவென்று சொன்னால் நகரங்களிலே **peak hour traffic** இருக்கிறது. காலைமீல் 2 மணி நேரம், மாலைமீல் 2 மணி நேரம் பிரயாணிகள் அதிகமாக ஏறுகிறார்கள். ஒவ்வொரு வாரமும்—தனி முதலாளிகூட பார்ப்பாரோ மாட்டாரோ—தினம் கலெக்ஷன் எவ்வளவு, எவ்வளவு மைல் ஓடியிருக்கிறது என்பதற்கான கணக்குகளை எல்லாம் நான் பார்க்கிறேன். அந்த விதமாக ஏற்படுகிற கலெக்ஷனைப் பார்த்தால், காலைமீல் இரண்டு மணி நேரம், மாலைமீல் இரண்டு மணி நேரம் **peak hour traffic**-ஆக இருக்கக்கூடிய நிலைமை புலப்படுகிறது. இந்த **peak hour traffic**-ல் இருக்கிற நெருக்கடியைப் பார்த்துவிட்டு “நிற்கிறோம், தொங்குகிறோம்” என்று சொன்னால், அந்த நிலைமை நான் பூராவும் இருந்தால் எவ்வளவு லாபமாக இருக்கும் என்று சொல்லவே முடியாது. இருக்கக்கூடிய கஷ்டமெல்லாம் அந்த 2 மணி நேரத்தில்தான். சென்னை நகரத்தில் மற்ற நகரங்களில் இல்லாத மாறுபாட்டான நிலைமை இருக்கிறது. இங்கே இருக்கின்ற **traffic** எல்லாம் **Uni-direction**-ஆகத்தான் இருக்கின்றன. காலைமீலே எல்லோரும் பாரிஸ் கார்னருக்கு வருவார்கள், மாலைமீலே எல்லோரும் பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து போவார்கள். மற்ற நகரங்களில் எல்லா இடங்களிலும் பஸ்கள் நெரிசலாகப் போய்க்கொண்டு இருப்பதோடு திரும்பி வருகிறபோதும் சம்மா வராது. ஆவரேஜ் போட்டுப் பார்த்தால் கட்டுப்படியாகக் கூடியதாக இருக்கும். சிலர் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்றால், “என்ன அநியாயம், என்ன அக்கிரமம், ஒவரலோடு அதிகமாக இருந்தும் லாபம் அதிகமாக வரவில்லையே” என்று நினைக்கிறார்கள். **Uni-directional traffic**-ஆக இருப்பதால் திரும்புகிற பஸ்கள் காலியாக வருகின்றன. அதனால் நம்முடைய நகரத்திலே நமக்கு வருமானம் இந்தத் துறையிலிருந்து அவ்வளவு அதிகமாக இல்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

இதையெல்லாம் மாற்ற பெரிய மாறுதல் செய்ய வேண்டும். ஆபீஸ் களைச் சென்னை நகரத்தின் பல பகுதிகளில் பரவலாக அமைக்க வேண்டும். அடையாரில் பத்து ஆபீஸ்களையும், தண்டையார்பேட்டையில் பத்து ஆபீஸ்களையும், ஷெனாய்நகரில் பத்து ஆபீஸ்களையும் இப்படிப் பல பகுதிகளில் ஆபீஸ்கள் பரவலாக வைக்கப்பட்டு, பல “டைரக்ஷன்” களில் பஸ்கள் போகும்போது, நமக்குச் சரியான வருவாய் கிடைக்கும். அப்படிப்பட்ட நிலை இப்பொழுது இல்லாமலிருப்பதால் நமக்குப் பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அவற்றை நாம் சமாளிப்பதற்கு முயற்சிகள் செய்யவேண்டும்.

நகரத்தில் பஸ்களை இன்னும் அதிகரிக்க வேண்டும் என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளுகின்றேன். இப்பொழுது நாம் போட்டிருக்கும் திட்டப்படி ஓராண்டுக்கு நமக்கு மொத்தம் இருக்கும் பஸ்களின் எண்ணிக்கையில் ஐந்திலொரு பங்கு பஸ்களை நாம் **replacement** செய்கிறோம். 500 பஸ்

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கள் இருந்தால், அவற்றில் 100 பஸ்களை, ஐந்து வருஷங்கள் ஆளவுடனே, re-placement செய்கிறோம். வளர்ந்து வரும் ஜனத்தொகையின் தேவையை அனுசரித்து, அவர்களுடைய போக்குவரத்துத் தேவையைச் சமாளிப்பதற்காக ஆறிலொரு பங்கு பஸ்களை நாம் அதிகரிக்கிறோம். இவ்விதமாக நாம் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்துக் கொண்டே போகும்போது, “ட்ராபிக்” கும் அதிகரித்துக்கொண்டே வருகிறது. சென்னை நகரில் பல தொழில்கள் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. உதாரணமாக, வட சென்னையில் அனேக தொழிற்சாலைகள் வந்திருக்கின்றன. அங்கே பஸ் போதவில்லை என்று கனம் அங்கத்தினர் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் சொன்னார்கள். உண்மைதான். நான்கைந்து வருஷங்களுக்கு முன்பு என்னூர்ப் பகுதியில் 150 பேர்களுடைய தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்துகொண்டிருந்தார்கள். ஆறு பஸ்கள் போட்டோம். இப்பொழுது 9,800 தொழிலாளர்கள் என்னூர்ப் பகுதியில் மாத் திரம் பல தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கிறார்கள். சற்றேறக்குறைய பத்தாயிரம் பேர்களுக்கு மாலை ஐந்து மணிக்கு ஒரே சமயத்தில், பஸ்கள் கொடுக்க வேண்டுமென்றால் யாராலும் முடியாது. பத்தாயிரம் தொழிலாளர்கள் உள்ள அந்த ஒரு பகுதிக்கு மாத் திரம் நாம் சற்றேறக்குறைய 200 பஸ்கள் விட்டால்தான் போதுமானதாக இருக்கும். இந்தவிதமாக நம்மால் சமாளிக்க முடியாத அளவுக்கு “ட்ராபிக்” வளர்ந்துகொண்டு வந்திருக்கிறது. மற்ற நாகரிகச் Staggering செய்து அலுவல் நேரங்களை மாற்றிக்கொள்ளுகிறார்கள். அதுபோல, நம்முடைய நகரத்திலும், தொழிலாளர்கள் தங்கள் தங்களுடைய கம்பெனிகளில் விவாதித்து அவர்களுடைய வேலை நேரங்களை “ஸ்டாக்ரிங்” செய்துகொள்ளலாம். ஒரு கம்பெனி 4-30 மணிக்கும் மற்றொரு கம்பெனி 5 மணிக்கும், இன்னொரு கம்பெனி 5-30 மணிக்கும் முடிவதாக வைத்துக் கொண்டு, இப்படி “ஸ்டாக்ரிங்” செய்துகொண்டால், நிலைமையை நாம் சமாளிக்க முடியும். பொதுவாக, பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் முறையில்தான் நாம் திட்டங்கள் வகுத்திருக்கிறோம். நீண்ட காலக் கண்ணோட்டத்துடன் (long term view) பார்த்தால் நமக்கு ஏற்படும் பிரச்சனைகள் எல்லாவற்றையும் நாம் சமாளிக்க முடியும்.

“ஏன் பஸ்கள் வெளியிலே கட்டப்படுகின்றன?” என்று இங்கே கேட்கப்பட்டது—இதை ஒட்டியிருக்கும் காரணத்தால் அதற்குப் பதில் சொல்ல விரும்புகிறேன்—சாதாரணமாக பஸ் வெளியிலே கட்டப்படுவதில்லை. ஆனால், நம்முடைய தொழிலாளர்கள் எவ்வளவு கட்டமுடியுமோ அதற்கும் அதிகப்படியான எண்ணிக்கை பஸ்களைக் கட்ட வேண்டிய நிலைமை சில ஆண்டுகளில் ஏற்படுகிறது. உதாரணமாக எடுத்துக்கொண்டால், டெல்லி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு நாம் விற்பனை பஸ்களுக்கு replacement செய்வதற்காகப் புதிதாக நாம் அதிகமான பஸ்கள் கட்டும்படியான நிலைமை ஏற்பட்டது. நம்முடைய ஓர்க்ஷாப்பில் நாம் 122 பஸ்கள் கட்டியிருக்கிறோம். நம்முடைய ஓர்க்ஷாப்பில் நாம் எவ்வளவு கட்ட முடியுமோ, அதைக் கட்டுகிறோம். அதற்கு மேல் கட்டவேண்டியிருப்பதை வெளியில் தான் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. எல்லாவற்றையும் நாமே கட்டும் வகையில் காத்திருக்கவேண்டுமென்றால், உடனடித் தேவைக்கு பஸ் இல்லாமல், இன்னும் மூன்று, நான்கு மாதங்கள் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கும். உபரி பஸ்களைக் கட்டுவதற்கென்று புதிதாகத் தொழிலாளர்களை வைத்தால், ஆறு மாதம் கழித்து அவர்களை “ரிட்ரென்ச்மென்ட்” செய்யவேண்டியிருக்கும். “நார்மலாக” வருஷா வருஷம் எத்தனை பஸ்கள் கட்டவேண்டுமோ அந்தக் கணக்கின்படி நம்முடைய ஓர்க்ஷாப்பில் கட்டுவது, அதற்குமேல் அதிகமாக இருப்பதை வெளியிலே கட்டுவது என்கிற முறைதான் பொருளாதாரத் துறையில் கட்டுப்படியாகும் முறை. வேறு ஏதாவது முறை சொன்னால் நஷ்டம்தான் ஏற்படும்.

“டெண்டர் முதலியவை வாங்கப்படுகின்றனவா?” என்று கேட்கப்பட்டது. டெண்டர் வாங்காமல் இருக்க முடியாது. டெண்டர் வாங்காவிட்டால் அகவுண்டென்ட்-ஜெனரல் கேள்வி கேட்கக்கூடிய அளவுக்கு விதிகள் இருக்கின்றன.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [27th March 1963]

டெண்டர் வாங்கிதான் இதெல்லாம் நடைபெறுகின்றன. இதிலே எந்தவிதமான குற்றத்திற்கோ, தவறுதலுக்கோ இடமில்லை என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். வெளியிலே பஸ் கட்டும்போது, முக்கியமான கம்பெனிகளிடமிருந்து டெண்டர் கோரப்படுகிறது. எந்தக் கம்பெனி கட்டும் “பாடி” நன்றாக இருக்கிறது, எந்தக் கம்பெனியினுடைய “ரேட்” “சீப்” ஆக இருக்கிறது என்பதைப் பார்த்துத்தான் முடிவு செய்யப்படுகிறது. இதற்கென்று ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டி இருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டியில் சென்னை அரசாங்க நிதி இலாகாக் காரியதரிசி, இந்த இலாகாவின் அடிஷனல் செக்ரடரி, இந்த இலாகாவின் மந்திரி, ட்ரான்ஸ்போர்ட் டைரக்டர் ஆகியவர்கள் இருக்கிறார்கள். இத்தனை பேரும் உட்கார்ந்துதான் “அப்ரூப்” செய்கிறோம். “யாராவது தவறு செய்துவிட்டார், யாரோ ஒருவருக்குக் கொடுத்துவிட்டார்கள்” என்று சொல்வார்களானால், அவர்கள் விஷயம் தெரியாதவர்களாகத்தான் இருக்கவேண்டும் என்று மாத்திரம் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். சர்க்கார் நடத்தும் இலாகாவைப் பற்றிப் பொதுவாக, “அங்கே தவறு, இங்கே தவறு” என்று சொல்லிக் கொண்டே இருப்பார்களானால், இது நம்முடைய விவாதத்திற்கு நல்ல முறையல்ல. ஏதாவது ஒரு இடத்தில் . . .

திரு. எம். எஸ். மணி : அன்றையதினம் கைத்தறி ரிபேட்டைப்பற்றி எங்களுடைய தலைவர் பேசும்போது, ‘15 ந. பை. அங்கே ரிபேட் கொடுக்கிறார்கள்’ என்று குறிப்பிட்டார்கள். அப்பொழுது அமைச்சர் அவர்கள், ‘அது தவறான கணக்கு’ என்று சொன்னார்கள். ‘பில்’லைக் காட்டிய பிறகு உண்மையை உணர்ந்து கொண்டார்கள். ஆகவே, நான் இப்பொழுது சொன்னதை வைத்து, விசாரிக்கத் தயாராயிருந்தால் நானும் தயாராயிருக்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் ஏதாவது ஒரு ‘ஸ்பெலிஃபிக் இன்ஸ்டன்ஸ்’ லைச் சொன்னரா? இதற்கு முன்பு அப்படியிருந்தால், சட்டசபை முறைப்படி ஒரு கேள்வி போட வேண்டும். அந்தக் கேள்விக்கு நான் பதில் கொடுக்கிறேன். அதை வைத்து, இங்கே இப்படிப்பட்ட மானியத்தின்மீது விவாதம் நடக்கும்போது, “நான் கேட்ட கேள்விக்குப் பதில் இம்மாதிரி கொடுக்கப்பட்டது; ஆனால் நிலைமை இப்படி இருக்கிறது” என்று எடுத்துச் சொன்னால், அது விவாதத்திற்கு உபயோகமாக இருக்கும். அப்படியில்லாமல், திடீர் என்று எனக்குத் தெரியாத ஒரு விஷயத்தை—கனம் அங்கத்தினருக்கு அறைகுறையாகத் தெரிந்த ஒரு விஷயத்தை—சட்டசபையிலே விவாதம் செய்து, இதுதான் உண்மை என்று நினைக்கும்படியான நிலைமை உண்டாகுமானால், அது சட்டசபையை நன்றாகப் பயன்படுத்தியதாக ஆகாது. நான் மீண்டும் திட்டவாட்டமாகச் சொல்கிறேன். பஸ் “பாடி” கட்டியதிலே எந்தவிதமான தவறும் ஏற்படவில்லை. ஒரே ஒரு சமயத்தில் ஐம்பது பஸ்கள் கட்டுவதற்கு டெண்டர் கேட்கப்பட்டது. கமிட்டி பரிசீலனை செய்தபின்தான் வேலை ஒப்படைக்கப்பட்டது. இதற்கு ஏதாவது வேறு விஷயங்கள் இருக்குமானால், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் எப்பொழுது வேண்டுமானாலும், அதைப்பற்றிக் கேள்வி போட்டு, என்னிடத்தில் தெரிந்து கொள்ளலாம் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

இந்த மானியக் கோரிக்கையில் பேசும்போது, இன்னொரு குறையும் சொல்லப்பட்டது. அதாவது, தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமான குறைகள். தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமான குறைகள் பொதுவாக நீக்கப்படவேண்டும் என்று சட்டசபையில் சொல்வதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அந்தக் குறைகளை நீக்குவதற்கு என்ன என்ன உதவி செய்ய முடியுமோ அதைச் செய்வதற்கு நான் தயாராய் இருக்கிறேன். ஆனால், தனிப்பட்ட தொழிலாளருக்கு ஏற்படக்கூடிய தனித் தனி குறைகளைச் சொல்வதற்கு வேறு வழிவகை வகுத்திருக்கிறோம். அவர்களுக்குச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன.

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கடராமன்]

அவர்களுடைய இரண்டு சங்கங்களின் இரண்டு பிரதிநிதிகளையும் அழைத்து, அவர்களுடைய குறைகள் எல்லாவற்றையும் எழுதிக் கொடுக்கச் சொல்லி, அவற்றைப் பரிசீலிப்பதற்கென்று ஒரு கமிட்டி நியமித்து, அந்தக் கமிட்டியிலே தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் வரவழைத்து, அவர்களையும் கலந்தாலோசித்து, அந்தக் கமிட்டியினர் பல சிபார்சுகளைச் செய்தார்கள். அந்தச் சிபார்சுகளில் எந்த அளவுக்கு ஏற்றுக்கொள்ள முடியுமோ, அவையெல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு இன்னும் அதிகமான சலுகை கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால்—நான் ஆரம்பத்தில் சொன்னது போல—அதைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதை நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால், மற்ற இடங்களில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கும் சலுகைகளைவிட சர்க்கார் பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குச் சலுகைகள் குறைவாக இருக்கின்றன என்று சொல்வதை நான் என்றும் ஏற்றுக்கொண்டதில்லை. இன்றைக்கும் ஏற்றுக்கொள்ளமாட்டேன். தொழிலாளர்கள் தங்களையே குறைகளைச் சொல்கிறார்கள். சட்டசபை அங்கத்தினர்களும் சொல்கிறார்கள். மொத்தத்தில் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால், தமிழ்நாடு பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை வேறு எந்தப் பரைவேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் இருப்பவர்களுக்கும் கிடையாது. இதை நான் இன்று நேற்று சொல்லவில்லை. நான்கு வருஷங்களுக்கு முன்பு அந்தத் தொழிலாளர்களைக் கூப்பிட்டு, "நீங்கள் எந்தத் தனியார்த் துறையிலிருக்கும் தொழிலாளர்களுடைய சம்பள விகிதம், லீவ் வசதி, ப்ராவிடென்ட் பண்டு, க்ராசுவடி போன்ற எல்லா வசதிகளும் வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்களோ, அதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராயிருக்கிறேன்" என்று சொன்னேன். அவர்கள் திரும்பியே வரவில்லை. அவர்களுக்குத் தெரியும் அவர்களுடைய லாபம் எந்த இடத்தில் இருக்கிறது என்று.

தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு வருஷ சர்வீசுக்கு ஒரு மாதச் சம்பள வீதம் கணக்கிட்டு, க்ராசுவடியாகக் கொடுக்கிறோம். தொழிலாளர்கள் குறைந்த பட்சம் 30, 35 வருஷங்கள் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கு 35 மாதச் சம்பளம் க்ராசுவடியாக நாம் சர்க்கார் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டில் கொடுக்கிறோம். தமிழ் நாட்டில் மாததிரமல்ல, இந்தியாவிலேயே வேறு யாராவது இம்மாதிரி கொடுக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், யாரும் இம்மாதிரி கொடுப்பது இல்லை. வருஷத்திற்கு அரை மாதம் என்று கணக்குப் போட்டு உச்ச வரம்பாக 15 மாதச் சம்பளம் க்ராசுவடியாகக் கொடுப்பார்கள். சர்க்கார்த் துறையில் நடக்கும் பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டில் கொடுக்கப்படும் சலுகைகள் மறைமுகமாகவே இருந்துவிடுகின்றன. ஆனால், தனியார் நேரடியாக ரூபாயாகக் கொடுக்கிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு இலவசக் கல்வி எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. வரை கொடுக்கப்படுகிறது. ஒருவருக்கு மூன்று பிள்ளைகள் படிக்கிறார்கள் என்று வைத்துக் கொண்டாலும், மாதமொன்றுக்கு 15 ரூபாய் அந்தத் தொழிலாளிக்கு லாபம். இதெல்லாம் எந்தத் தனியார்த் துறையில் கொடுக்கப்படுகிறது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

லீவ் வசதியை எடுத்துக்கொண்டாலும், சர்க்கார் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் கொடுப்பது போல எந்தத் தனியார்த் துறையிலும் கொடுப்பதில்லை. வெளியில் கொடுக்கப்படுவதையும், சர்க்காரிலே கொடுக்கப்படுவதையும் கணக்குப் போட்டுப் பார்க்கும்போது சர்க்காரில் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுப்பது குறைவில்லை என்று தொழிலாளர்களுக்கே தெரியும். இதை நான் சொல்லும்போது, அவர்களுக்கு வேண்டியதெல்லாம் செய்துவிட்டோம், இனிமேல் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. அவர்களுக்கு இன்னும் என்னென்ன விதமான அதிகமாகச் சலுகைகள் கொடுக்க முடியுமோ அதைச் செய்து கொடுக்கத் தயாராயிருக்கிறோம்.

ஆனால், அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற சலுகைகள் குறைவாக இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால் டிரைவர்கள் கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னால் அது சரியல்ல என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சர்க்காரிலே ஒரு டிரைவரை வைக்க வேண்டுமென்றால் 25 வயதுக்குள்ளாக

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [27th March 1963]

இருக்க வேண்டும். தனியார் துறையிலே எத்தனை வயதானாலும் அமர்த்திக் கொள்ளுகிறார்கள். மேலும் சர்க்காரில் டிரைவர்களாக இருக்கவேண்டும் என்றால் அவர்கள் குறைந்தது மூன்றாவது பாரம் படித்திருக்க வேண்டும். தனியார் துறையிலே டிரைவர்கள் படித்திருக்க வேண்டுமென்ற அவசியமில்லை. எங்களுக்கு யோக்கியாதாம்சமுள்ளவர்கள் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை என்பதற்காகத்தான் நாங்கள் டிரைவர்ஸ் டிரெயினிங் ஸ்கூல் வைத்திருக்கிறோம். நேஷனல் எம்ர்ஜன்சியின் காரணமாகவும் டிரைவர்கள் நிறையத் தேவைப்படுகிறார்கள். தனியார் துறையில் பெரிய அளவில் பஸ் போக்கு வரத்தை நடத்தும் ஒருவர் “நீங்கள் நடத்தும் டிரெயினிங் ஸ்கூலில் பயிற்சி பெற்ற டிரைவர்களை எங்களுக்குக் கொடுத்தீர்களானால் நல்லது” என்று எங்களுக்கு எழுதியிருக்கிறார்கள். சர்க்கார் துறைக்கு மட்டுந்தான் டிரைவர் வேலைக்கு ஆள் வருவதில்லை என்று நினைப்பது சரியல்ல. நாங்கள் டிரைவர்களை எடுப்பதிலே கண்காணிப்பாக இருக்கிறோம் என்றுதான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். எஸ். மணி : சர்க்கார் டிரெயினிங் ஸ்கூலில் பயிற்சி எடுத்துக் கொண்டு தனியார் துறையிலே போய் வேலையிலே சேர்ந்து விடுகிறார்கள்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : என்னுடைய அபிப்பிராயத்தில் சர்க்கார் துறை வேறு, தனியார் துறை வேறு என்ற எண்ணம் கிடையாது. இரண்டு துறைகளும் சேர்ந்து நடத்துக் எவ்வளவு அதிகமான பலனைக் கொடுக்க வேண்டுமோ அதைக் கொடுக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் உடையவன். சர்க்காரிலே டிரைவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுத்த பிறகு அவர்கள் தனியார் துறையிலே டிரைவர்களாகப் போய்ச் சேருவதைப்பற்றி எனக்கு வருத்தம் கிடையாது. அந்த அளவுக்குப் பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்கள் அதிகமாகிறார்கள். அந்தச் சேவையைச் சர்க்கார் செய்கிறது.

இந்தத் துறையிலே பலவிதமான சிறுசிறு குற்றங்கள் எல்லாம் சுட்டிக் காட்டப்பட்டது. ‘ஓவரலோடு’ ஏற்றினார்கள், மீன் மூட்டையை ஏற்று கிறார்கள் என்றெல்லாம் கூறினார்கள். இவை எல்லாம் ஓரளவு இருக்கத்தான் செய்யும். இவை எல்லாம் இல்லாமலேயே டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்த முடியுமா, முடியாது என்பது எனக்குத் தெரியாது. ஒரே இடத்தில் சிறு சிறு தவறுகள் இருக்கலாம். அவற்றையெல்லாம் கண்காணிக்க முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறோம். சர்க்காரைப் பொறுத்த வரை, புகார் எழுதி அனுப்பினால் எல்லாவற்றையும் பரிசீலனை செய்கிறோம். பரிசீலனை செய்து சில சமயங்களில் நேரடியாக விசாரணையும் செய்கிறோம். அவ்வாறு புகார் எழுதியவர்களைக் கூடக் கூப்பிட்டு விசாரிக்க வேண்டுமென்றால் விசாரித்து, தவறுகளைத் தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் சில சமயங்களில் புகார்கள் அட்ரஸ் இல்லாமலே வந்து விடுகின்றன. அட்ரஸ் இல்லாததன் காரணமாக நாங்கள் அவர்களுக்குக் கடிதம் எழுதி என்ன நிலைமை என்பதை விளக்க முடியாமல் போயிருக்கலாம். யார் யார் பெயர், அட்ரஸ் எல்லாம் கொடுத்து புகார் எழுதுகிறார்களோ அதன் பேரில் விசாரணைகள் நடத்தி, வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து வந்திருக்கிறோம். கண்டக்டர்கள் பொது மக்களிடம் சரியாக நடந்து கொள்வதில்லை என்ற புகார் சொல்லப்பட்டது. அதற்குக் காரணம் சென்னை நகரத்தினுடைய பாஷையில் இருக்கக்கூடிய சிறு குறைபாடுதான். சென்னை நகரத்தில் இருப்பவர்கள் எல்லாம் சாதாரணமாக ‘நீ, நீ’ என்றுதான் பேசுவார்கள். அவ்வாறு பேசுவதால் அவர்களுக்குக் குறைவாகப் பேசவேண்டுமென்ற எண்ணம் இருக்கிறது என்று அர்த்தமல்ல. ஊர் வழக்கமே அப்படி. இது நகர அங்கத்தினர்களுக்கெல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். அது நமக்கும் கொஞ்சம் புதிதாக இருக்கிறது. அதனால் கோபம் வருகிறது. அவர்கள் எப்படிப் பொது மக்களிடம் பழக வேண்டும், பேசவேண்டும் என்பதற்காகத் தனியாகவே புத்தகம் போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறோம். கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் எல்லாம் எப்படிப் பொதுமக்களிடம் நடந்து கொள்ள வேண்டுமென்பது எல்லாம் அந்தப்

27th March 1963] [திரு. ஆர். வெங்கடராமன்]

புத்தகத்திலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. பொதுவாக, எதுவும் ஒத்துழைப்பு இருந்தால்தான் நன்றாக நடக்கும். பாசஞ்சர் மாத்திரம் தங்கள் இஷ்டப் படி பேசலாம், கண்டக்டர் அதைக் கேட்டுக் கொண்டு இருக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அதுவும் தப்பு. கண்டக்டர் எது வேண்டுமானாலும் பேசலாம், பாசஞ்சர் பொறுத்துக் கொண்டு போக வேண்டுமென்று சொன்னால் அதுவும் தப்புதான். ஒருவர்க்கொருவர் பரஸ்பரம் நல்ல உறவை ஏற்படுத்திக் கொண்டால்தான் குறைபாடு நீங்கும். எங்களைப் பொறுத்த அளவில் கண்டக்டர்களுக்கு என்னென்ன விதமாகப் போதுணைகள் கொடுக்க வேண்டுமோ அதைச் செய்யத் தயாராக இருக்கிறோம், செய்து கொண்டும் வருகிறோம். அவர்கள் தவறாக நடந்து கொண்டார்கள் என்பதற்காக டிஸ்மிஸ் கூடச் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களை டிஸ்மிஸ் செய்து விட்ட பிறகு கடுமையான தண்டனை கொடுத்துவிட்டார்களே என்று சொல்லி அவர்களை மறுபடியும் வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்ல அங்கத்தினர்கள் வருகிறார்கள், மற்றும் பலரும் வருகிறார்கள். எந்த ஒரு குற்றத்தையும் நான் ஓரளவு பொறுத்துக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் எஜமானர்களை அவதூறுகப் பேசுவதை நான் பொறுத்துக் கொள்ள முடியாது. எஜமானர் என்றால், நாளை டைரக்டரோ அல்ல. பொதுமக்கள் தான் அவர்களுடைய எஜமானர்கள். அவர்களிடம் சரியாக நடந்து கொள்ளவில்லை என்றால் மரியாதை காட்டவில்லை என்றால், கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும், அதற்குப் பிறகு, அவர்களுக்கு மன்னிப்புக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னாலோ, வேறு சலுகை காட்ட வேண்டுமென்று சொன்னாலோ சர்க்கார் அதைச் செய்ய இயலாத நிலைமையில் இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பல ஊர்களுக்குப் பஸ் போக்கு வரத்தை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அவ்வப்போது பரிசீலனை செய்யப்பட்டு அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம்.

இன்னும் கொஞ்சம் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் நீண்ட தூர பஸ்களை, மேல் நாடுகளில் ஓடும் பஸ்களின் அளவு செய்து விட முடியும். இப்போது அந்த பஸ்களில் 35 சீட்டுகள் இருக்கின்றன. அதை 30 சீட்டாகக் குறைத்தால் இன்னும் வசதியாக, ஏரோப்பிளேனில் சாய்ந்து கொண்டு உட்காருவதற்கு அமைக்கப்பட்டிருக்கும் சீட்டுகளைப் போல் அமைக்க முடியும். ஒரு பஸ்ஸை அந்த மாதிரி செய்து வைத்திருக்கிறோம். அந்த பஸ்ஸைப் பார்த்தால் எவ்வளவு செளகரியமாக இருக்கிறதென்பது தெரியும். அதற்குச் சற்று அதிகமாகக் கட்டணம் கொடுக்க வேண்டும். அப்போதுதான் கட்டுப்படியாகும். சர்க்கார் தொழிலை நடத்தும்போது திறமையாக நடத்த வேண்டுமென்று நினைக்கிறதே தவிர, அதன் மூலம் லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்று நடத்தவில்லை. அந்த மாதிரி எபிஷியன்ட் ஆக நடத்த என்ன என்ன உதவிகளைச் செய்ய வேண்டுமோ அவற்றைச் செய்ய சர்க்கார் தயாராக இருக்கிறது. சர்க்காருக்கு ஐந்து சதவிகிதம் வட்டி கட்டி, ஏற்படுகின்ற செலவுகள், ஃப்யூச்சர் டெவலப்மெண்ட் ஆகியவற்றுக்குக் கட்டுப்படியானால் அதுவே நாம் செய்கிற பெரிய சேவையாகும். ஆகவே தான் இந்தக் கட்டண நிலைமையானது எனக்குக் கொஞ்சம் கவலையைத் தருகிறது. கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும், எவ்வளவு செலவு, கட்டுப்படியாவதற்கு எவ்வளவு வேண்டும் என்பதைப் பற்றியெல்லாம் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து, கட்டுப்படியாகும் அளவுக்கு மட்டும் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டுமென்று யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கூறினார்கள். தனியார் துறையிலே தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதில்லை. சர்க்கார்தான் வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுத்து வருகிறது. இந்த வருஷம் நெருக்கடியின் காரணமாக, மத்திய சர்க்கார் வீடுகள் கட்டுவதை நிறுத்தி வைக்க வேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, புதிதாக வீடுகள் கட்ட ஆரம்பிக்க முடியாது. பாதி கட்டி விடப்பட்டிருக்கின்ற வீடுகள்

[திரு. ஆர். வெங்கடராமன்]

[27th March 1963]

ல்லாவற்றையும் கட்டி முடித்து அவற்றையெல்லாம் வெகு சீக்கிரத்தில் தாழிலாளர்களுக்குக் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும் என்று சொல்லி இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளும்படிக்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களும், திரு. மணி அவர்களும், 'இந்தச் சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகம் சம்பந்தமாகப் பரிசீலிக்க சட்டமன்ற அங்கத்தினர்கள் அடங்கிய ஒரு குழுவை நிறுவ வேண்டும்' என்று சொன்னார்கள். ஐந்து கோடி ரூபாய் மூலதனத்திலும், ஐந்து கோடி ரூபாய் வருஷம் ஒன்றுக்கு வருமானமும் வருகிற அந்த ஸ்தாபனத்தின் நிர்வாகத்தைப் பற்றி ஆராய, அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதுபோல் பொது மக்களாகிய எஜமானர்களின் சார்பில் அங்கத்தினர்கள் அடங்கிய குழுவை அமைக்க சர்க்கார் முன் வருவார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கடராமன் : சர்க்கார் அதை ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. நான் கொடுத்திருக்கக் கூடிய கணக்குகளைப் பார்த்துப் புரிந்து கொள்ள முடியாதவர்கள், கமிட்டியில்கூட ஒன்றும் புரிந்துகொள்ள முடியாது.

திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது, தனியார் துறையிலே பஸ்களை நடத்துகிறவர்கள் சட்டம் அனுமதிக்கின்ற வரையிலே கட்டணங்களை வசூலிக்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆகவே, பொதுமக்களின் நன்மையைக் கருதி சர்க்கார் பஸ்களில் அந்த அளவுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தாத காரணத்தால், கூடிய விரைவில் எல்லா பஸ்களையும் சர்க்கார்த் துறையில் மாற்றத் தீவிரமாக முயற்சி எடுக்கப்படுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கடராமன் : இது பல முறை விவாதிக்கப்பட்ட விஷயம். சந்தேகக்குறைய நம்முடைய மாநிலத்தில் 5,000 பஸ்கள் ஒரு கின்றன. அந்த 5,000 பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 250 கோடி ரூபாய் பணம் வேண்டும். அவ்வளவு பணத்தைப் போட்டு நாம் நடத்தி அவர்கள் கொடுப்பதைவிட நாம் அதிகமாகச் செலவு செய்து எதற்காக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று புரியவில்லை. நூறு மைல், இருநூறு மைல்களுக்கு மேல் உள்ள லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட்டுகளைச் சர்க்கார் இப்போது எடுத்து வருகிறது. இந்த அரசாங்கத்தின் கொள்கை புரோகிரகிவ் நாஷனலிசேஷன் என்ற முறையில் படிப்படியாக, கொஞ்சங் கொஞ்சமாக பஸ் ரூட்டுகளைப் புதிது புதிதாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பது. அந்த முறையில் லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட்டுகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : சாதாரணக் கோரிக்கையைக்கூட அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்ள மறுக்கிற காரணத்தால் என் வெட்டுப் பிரேரணையை நான் வற்புறுத்துகிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

'That the allotment of Rs. 4,61,90,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100'.

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 4,61,90,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

27th March 1963]

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That the allotment of Rs. 1,33,82,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,33,82,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

1-34
p.m.

VIII.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE

A. Statutory Rules and Orders.

141. *Government's review on the working of the Madras Industrial Investment Corporation Limited, Madras, for the year ended 30th June 1962 together with the Annual Report and Statement of Accounts.* [Laid on the Table of the House in pursuance of section 639 (2) of the Companies Act, 1956 (Central Act 1 of 1956).]

B. Reports, Notifications and other papers.

* 88. *Policy note under the Famine Relief (Demand No. XXXI) (in Tamil).*

† 89. *Speech of Hon. Minister for Finance on the Final Supplementary Estimates, 1962-63 (in English and Tamil).*

‡ 90. *Demands for Grants for further Expenditure and Detailed Supplementary Estimates thereof for the year 1962-63 (in English and Tamil).*

‡ 91. *Notice of Demands for further Grants during the year 1962-63 (in English and Tamil).*

‡ 92. *Note on the Educational Pattern (in English).*

* Circulated to Members on 23rd March 1963.

† Circulated to Members on 25th March 1963.

‡ Laid on the the Table of the House on 25th March 1963.